

Savonlinnan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma



Kartat:
© Karttakeskus, L4356

Kuvat:
Savonlinnan Seudun Matkailu Oy
Christel Kautiala, Destia
Sito Oy

Ulkoasu ja taitto: Laura Pöllänen, Sito Oy

Painopaikka:
Savonlinnan kaupunki/Monistuskeskus

Savonlinna 2013

Savonlinnan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

ESIPUHE

Savonlinnan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu Savonlinnan seudun kuntien sekä Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimeksiannosta. Suunnitelma on laadittu rinnan ja tiiviissä vuorovaikutuksessa seudun aluerakennemallityön ja liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa. Suunnitelmien aluerajauksissa oli pieniä eroja. Liikennejärjestelmäsuunnitelma kattoi Enonkosken, Kerimäen, Punkaharjun, Puumalan, Rantasalmen, Savonlinnan ja Sulkavan kuntien alueet.

Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelulla luodaan alueen eri toimijoiden yhteinen näkemys liikennejärjestelmän ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi tarvittavista toimenpiteistä ja niiden priorisoinneista. Suunnittelussa sovitetaan yhteen myös valtakunnallisella ja Itä-Suomi-tasolla tehty liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset ja alueen tarpeet. Keskeisessä roolissa ovatkin olleet edellä mainitun aluerakennemallityön ohella niin valtakunnallinen alueidenkäyttö- ja liikennepolitiikka, erityisesti ns. uusi liikennepolitiikka kuin mm. Itä-Suomen liikennestrategia. Lisäksi työssä on nostettu keskeiseen rooliin liikennejärjestelmän palvelutasoa niin käyttäjien kuin yhteiskunnan näkökulmasta kuvaavat tarkastelut.

Liikennejärjestelmä ja siihen kohdistuvat toimenpiteet on nähty suunnittelussa osana muuta ympäröivää yhteiskuntaa, sen aluerakennetta, palveluverkkoa, asumista ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä (ns. MALPE-ajattelu). Sujuvalla ja monipuolisilla liikennepalveluilla sisältävällä liikennejärjestelmäkokonaisuudella on keskeinen merkitys alueen kilpailukykyyn ja elinvoimaan, mikä on tunnistettu myös seudun aluerakennemallityössä. Tärkeää on kuitenkin pystyä tunnistamaan ne tavoitteet, kohteet ja keinot, joihin nimenomaan liikennejärjestelmän kehittämisellä voidaan vaikuttaa.

Savonlinnan, Kerimäen ja Punkaharjun kuntaliitos astui voimaan vuoden 2013 alussa. Hallituksen kuntauudistus vaikuttanee kuntakenttään myös jatkossa. Liikkuminen eivätkä varsinkaan kuljetukset kuitenkaan noudata rajoja; suunnittelua onkin tehty yli kunta- ja organisaatorajojen.

Työn yhteydessä pidetyt tilaisuudet, mm. työpajat ja seminaarit ovat olleet pääosin liikennejärjestelmä- ja aluerakennemallitoille yhteisiä. Lisäksi tarkasteluja on tehty yhteistyössä seudun liikenneturvallisuussuunnitelman kanssa. Työn yhteydessä on toteutettu myös liikkumis-, yritys- ja päätöksentekijäkyselyt.

Tässä suunnitelmaraporttiluonnoksessa on esitetty tiivistetysti seudun liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen keskeiset lähtökohdat, kehittämistavoitteet sekä liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset lähivuosien toimenpideohjelmineen ja vaikutusarviointineen. Lähtökohdat on esitetty tarkemmin keväällä 2012 laaditussa nykytilaraportissa. Suunnitelma sekä sen pohjalta laadittava aiesopimus tulee valmistumaan kokonaisuudessaan huhtikuussa 2013.

Savonlinnassa huhtikuussa 2013

Sisällys

1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	7
1.1 Valtakunnalliset linjaukset	7
1.2 Itä-Suomen liikennestrategia sekä jatkuva liikennejärjestelmätyö	9
1.3 Seudun aluerakennemalli	10
1.4 Liikennejärjestelmän kehittämiseen käytettävissä oleva rahoitus	14
1.5 Yhteenveto Savonlinnan seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeista	15
2 TAVOITTEET	19
2.1 Kaikki tavoitealueet läpäisevät yleiset periaatteet	19
2.2 Liikennejärjestelmän tavoitetila 2030	20
2.2.1 Ihmisten liikkuminen	20
2.2.2 Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka	22
2.2.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen	22
3 KEHITTÄMISSTRATEGIA	23
3.1 Yleistä	23
3.2 Ihmisten liikkuminen	24
3.2.1 Ulkoinen saavutettavuus	24
3.2.2 Savonlinnan keskusta	26
3.2.3 Helminauhataajamavyöhyke (Kerimäki-Savonlinna-Punkaharju)	26
3.2.4 Lähipalvelukeskukset	27
3.2.5 Haja-asutusalueet	27
3.2.6 Matkailu	28
3.3 Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka	29
3.3.1 Seudun ulkoiset kuljetukset	29
3.3.2 Seudun sisäiset kuljetukset	29
3.4 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen	30
4 TOIMENPIDEOHJELMA	32
4.1 Yleistä	32
4.2 Yhteistyö ja uudet toimintamallit	34
4.3 Väylien kunnossapito	35
4.4 Logistiikka	36
4.5 Joukkoliikenne ja kuntien henkilökuljetukset	37
4.6 Viisaan liikkumisen kehittämisstrategia ja -ohjelma	38
4.7 Valtakunnallisesti edistettävät hankkeet ja toimenpiteet	39
5 VAIKUTUKSET JA VAIKUTTAVUUS	41
5.1 Vaikuttavuus tarkastelualueittain	41
5.1.1 Ihmisten liikkuminen	41
5.1.2 Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka	42
5.1.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen	43
5.2 Riskejä ja haasteita	44

1 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Valtakunnalliset linjaukset

Valtakunnallinen alueidenkäyttö- ja liikennepolitiikka luo raamit myös alueiden liikennejärjestelmien kehittämiseksi. Alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tehtävä on sovittaa yhteen valtakunnalliset linjaukset sekä alueiden erityispiirteet ja tarpeet.

Alueidenkäyttö- ja liikennepoliittisia linjauksia on tehty viimeksi mm. liikennepoliittisessa selonteossa (Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä), valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistustyössä, LVM:n toiminta- ja taloussuunnitelmissa sekä mm. kansallisessa älyliikenteen strategiassa ja LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittisessa toteutusohjelmassa. Liikennepoliittisessa selonteossa valtatie 14 Savonlinnan kohdan parantamisen kolmas vaihe, eli rinnakkaisväylän rakentamisen loppuunsaattaminen ja syväväylän siirto, on mainittu seuraavalla hallituskaudella aloitettavana hankkeena. Päätöstä hankkeen aloittamisajankohdasta ei ole tehty, mutta suunnitelmavalmius mahdollistaisi töiden aloittamisen jo tällä hallituskaudella. Selonteossa mainituista suurista hankkeista vt 5 Mikkeli-Juva- (Mikkelin kohdan) ja vt 6 Taavetti-Lappeenranta -hankkeiden toteuttaminen sekä osaltaan myös Imatra-Luumäki-kaksoisraiteen toteuttaminen (suunnittelu sekä periaatepäätös toteuttamisesta) tulevat edistämään osaltaan seudun ulkoisen saavutettavuuden kehittymistä. Seudun kannalta tärkeä lentoliikennetuki uhkaa loppua vuoden 2013 lopussa.

Lentoliikenteen tukemiseen liittyviä valtakunnallisia linjauksia on odotettavissa vasta vuoden 2014 aikana valmistuvassa valtakunnallisessa lentoliikennestrategiassa. Seudulla esillä olleesta Parikkalan rajanylityspaikan kehittämisestä ei ole tehty päätöksiä.

Tärkeää on huomata, että valtakunnallisessa liikennepolitiikassa on tapahtumassa niukkojen resurssien ohjaamina selkeitä muutoksia. Puhutaankin **ns. uudesta liikennepolitiikasta**. Liikennejärjestelmää tarkastellaan entistä vahvemmin osana muuta yhteiskuntaa;

tarkasteluissa korostuvat niin ilmastopoliittika, väestörakenteen muutos, kilpailukykyyn vahvistaminen kuin **käyttäjä- ja palvelutasolähtöisyys**. Suuria investointeja ja niiden vaikuttavuutta/kustannustehokkuutta tarkastellaan entistä kriittisemmin, jolloin pienemmillä toimenpiteillä voi olla mahdollista saavuttaa suurin osa halutuista vaikutuksista. Niin nykytilaa, tavoitteita kuin toimenpiteitä tulee tarkastella palvelutasonäkökulmasta; minkälaista käyttäjien ja yhteiskunnan tarpeista lähtevää palvelutasoa tarvitaan ja tavoitellaan. Samalla liikennejärjestelmän niukat kehittämisresurssit johtavat päivittäisen liikennöitävyyden turvaamisen, ts. rakentamisen sijasta ylläpidon sekä kohtuuhintaisten liikennepalvelujen järjestämisen painottamiseen. Seuraavalla hallituskaudella voi kuitenkin vapautua resursseja myös pienten alueellisten liikenneturvallisuus- ym. toimenpiteiden toteuttamiseen viime vuosia enemmän. Monipuolisten, alueiden väliset erot tunnistavien toimenpidevalikoimien käytön merkitys kasvaa.

Valtakunnallisesti on valmistunut myös useita liikennejärjestelmän osa-alueita koskevia strategioita, mm. tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014, kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso sekä kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 ja sen toimenpideohjelma. Käynnissä on lisäksi useita liikennepoliittisen selonteon linjauksia täsmentäviä strategioita, esimerkiksi edellä mainittu lentoliikennestrategia.

Kokonaisuutena merkittävimpiä myös Savonlinnan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä valtakunnallisen tason linjauksista esille nousevia lähtökohtia/tulevaisuuden haasteita ovat:

- kilpailukyvyyn ja kestäväen talouskasvun varmistaminen
- Pietarin seudun ja muun Venäjän kehityksen hyödyntäminen.
- arjen toimivien, turvallisten ja esteettömien liikkumismahdollisuuksien varmistaminen
- logistiikan kustannuspaineiden kasvun sekä ympäristö- ja laatuvaatimusten lisääntymisen vaikutukset elinkeinoelämän kilpailukykyyn
- palvelujen sähköistymisen ja etätyön luomien mahdollisuuksien hyödyntäminen
- ilmastonmuutoksen hillitseminen ja siihen varautuminen
- yhdyskuntarakenteen muutokset (kaupunkirakenteen hajoaminen sekä maaseudun väestön väheneminen)
- julkisten resurssien tehokas käyttö sekä liikennepolitiikan keinovalikoiman laajentaminen
- valtion ja kuntien roolien ja rahoitusvastuiden selkeyttäminen liikenneväylien ylläpidossa ja kehittämisessä
- yhteistyön ja aiempaa laaja-alaisemman valmistelun lisääminen.

Myös maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteen ja elinkeinot yhdistävän MAL-PE-ajattelun vahvempi käyttöönotto tukee kokonaisvaltaisempaa suunnittelua. Seudun kannalta onkin ollut erittäin hyvä, että liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu rinnan seudun aluerakennemallityön kanssa. Yksittäisiä kehittämiskohteita ja investointitarpeita tärkeämpää onkin laajentaa tarkastelu esimerkiksi maankäytön, saavutettavuuden ja asuntorakentamisen periaatteisiin, jotka jatkossa ovat luomassa uutta pohjaa alueen kasvuille; lisäksi samalla merkittävästi seudun valmiutta omaehtoiseen liikennejärjestelmätason toimenpiteisiin.

Kuva: Savonlinnan Seudun Matkailu Oy



1.2 Itä-Suomen liikennestrategia sekä jatkuva liikennejärjestelmätyö

Kolmen maakunnan (Etelä- ja Pohjois-Savo sekä Pohjois-Karjala) yhteinen Itä-Suomen liikennestrategia 2010-luvulle valmistui marraskuussa 2011. Strategian laatimisen myötä luotiin toimintamalli Itä-Suomen maakuntien väliselle liikennesuunnittelu-yhteistyölle sekä määritettiin valtakunnallisten linjausten ja Itä-Suomen erityispiirteiden pohjalta Itä-Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat linjaukset. Lisäksi löydettiin yksimielisyys edistettävistä Itä-Suomen kannalta keskeisistä hankkeista. Vuonna 2012 päätetty vaalipiiri-uudistus voi asettaa haasteita yhteistyölle, mutta ns. suuret linjaukset ovat joka tapauksessa jatkossakin mitä todennäköisimmin maakunnille yhteisiä.

Strategian pohjalta on jo käynnistetty erityisesti joukkoliikennettä koskevia selvityksiä. Lähivuosina käynnistetään lisäksi useita muita strategiaa toteuttavia toimenpiteitä/selvityksiä, jotka tulee ottaa huomioon jatkossa myös Savonlinnan seudulla.

Strategiassa esitetyt kehittämistavoitteet ovat osa-alueittain seuraavia.

Ihmisten liikkuminen:

- Liikenneturvallisuus paranee Itä-Suomessa valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti.
- Joukkoliikenteen palvelutaso paranee maakuntakeskuksissa. Muualla turvataan peruspalvelutasoinen liikenne.
- Kävelyn ja pyöräilyn vetovoimaisuus kasvaa taajamien päivittäisessä liikkumisessa.
- Haja-asutusalueilla turvataan henkilöauto-liikenteen olosuhteet.
- Kohtuuhintaiset ja nopeat kaukoliikenneyhteydet turvataan raide- ja lentoliikenteellä.
- Matkakaketjut ovat sujuvia.

Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka:

- Kuljetusten kustannustehokkuus paranee.
- Päätiestön liikenneolosuhteiden kehittäminen suunnataan keskeisille yhteysväleille.
- Vähäliikenteisen tieverkon liikennöitävyys turvataan.
- Vesiliikenteen kilpailukyky vaihtoehtoisena kuljetusmuotona kehitetään.

Yhteistyön toimintamallit:

- Itä-Suomessa tehtävä liikennejärjestelmätyö on tehokasta ja vaikuttavaa.
- Alueiden käytön ja liikenteen yhteensovittaminen paranee kaikilla tasoilla.
- Alueellisen ja seudullisen yhteistyön ja päätöksenteon merkitys lisääntyy.

Tavoitteet on avattu strategiassa yksityiskohdaisemmiksi kehittämislinjauksiksi. Itä-Suomen liikenneväylien kärkihankkeiksi on määriteltä strategiasa vt 5 Mikkeli – Juva, vt 23 Varkaus – Viinijärvi, vt 5 Leppävirta – Kuopio, Karjalan radan perusparantaminen välillä Luumäki – Joensuu sekä Savon radan perusparantaminen välillä Kouvola – Kajaani. Tulevaisuuden hankkeina on mainittu mm. valtatie 13 välin Mikkeli-Lappeenranta parantaminen. Savonlinnan seudun osalta on strategiassa tunnustettu mm. lentoliikenteen järjestämisen haasteellisuus sekä vesiliikenteen kehittämisen potentiaali.

Liikennestrategian toteutumisen seuranta perustuu jatkuvaan Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöhön, jota koordinoi Pohjois-Savon ELY-keskuksen, Liikenneviraston ja maakuntien liittojen edustajista koostuva Itä-Suomen liikennestrategiaryhmä. Seutujen edustajat osallistuvat laajemman, Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmän toimintaan. Itä-Suomen kahdeksasta kaupunkiseudusta Savonlinnan seutu on ollut viimeinen, jolla ei ole vielä toimivaa seudullista liikennejärjestelmätyöryhmää.

Etelä-Savossa varsinaisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia tai -strategioita tehdään vain Itä-Suomi- ja seututasolla. Näillä tasoilla laaditaan myös toimintasuunnitelmat ja mahdolliset aiesopimukset. Maakuntatasolla liikennejärjestelmäsuunnittelu kytketään osaksi lakisääteistä maakuntasuunnittelua eli maakuntasuunnitelmaa ja -kaavaa. Tämä korostaa Itä-Suomi-tason ja seudullisen tason jatkuvan liikennejärjestelmätyön merkitystä alueella.

1.3 Seudun aluerakennemalli

Liikennejärjestelmä on osa muuta yhteiskuntaa eikä sitä voida tarkastella ilman ymmärrystä siitä, mistä liikkumis- ja kuljetustarpeet sekä – tavat syntyvät. Samalla on tärkeää ottaa huomioon laajemmat seudun ja yhteiskunnan tarpeet koskien niin seudun kehittymistä, uuden kasvu-uran löytämistä kuin mm. liikkumistarpeiden ja liikenteen päästöjen vähentämistä.

Maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinoelämän kytkeytymistä liikennejärjestelmään niin nykytilassa kuin erityisesti tulevaisuudessa on tarkasteltu niin liikennejärjestelmäsuunnittelussa kuin aluerakennemallityössä. Nykytilaa koskevat analyysit on kuvattu liikennejärjestelmä- sekä aluerakennemallityön erillisissä nykytilaraporteissa. Vuoteen 2030 tähtäävä seudun aluerakennemalli on laadittu tiiviissä yhteistyössä liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa ja raportoitu omana raporttinaan.

Savonlinnan seudulle laaditussa aluerakennemallissa on kuvattu Savonlinnan seudun tavoitteellinen keskus- ja palveluverkko, työpaikka-alueet, profiloituvat matkailuvyöhykkeet sekä seudun kehitettävä ydinalue ja helminauhataajamavyöhyke **vuonna 2030**. Aluerakennemallia voidaan pitää myös maakuntakaavan seudullisena ”tulkintana”, jolla tarkennetaan liikenteen osalta maakuntakaavan kehittämisperiaattemerkintöjä. Lisäksi yhdessä aluerakennemallityön kanssa on otettu huomioon mm. seudun elinkeinostrategiset tavoitteet.

Savonlinnan kaupunkikeskus on osoitettu seudun keskuksiksi, jossa on keskustahakuisen erikoiskaupan lisäksi julkisia palveluja, matkailu-, kulttuuri- ja vapaa-ajan palveluja sekä vetovoimaista keskusta-asumista. Maankäyttö on tiivistä ja ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä luodaan edellytykset tiiviille pientaloasumiselle. Kaupunkikeskuksessa on hyvät asiointimahdollisuudet eri kulkumuodoilla ja julkisen kaupunkitilan laatua parannetaan erityisesti **Olavinkadun** uusia kehittämismahdollisuuksia hyödyntäen. Liikennejärjestelmän näkökulmasta linjaukset mahdollistavat keskustan kehittämisen entis-

tä jalankulku- ja pyöräily-ystävällisemmäksi, joukkoliikenteen tarpeet huomioivaksi viihtyisäksi ja turvalliseksi seudun ”käyntikortiksi”. Olavinkadun kehittäminen on välttämätöntä, jotta rinnakkaisväylän rakentamisen keskeinen tavoite, liikenneturvallisuuden paraneminen, voidaan saavuttaa.

Lähipalvelukeskuksiksi ja matkailukirkonkyliksi on osoitettu Enonkoski, Heinävesi, Kerimäki, Puumala, Rantasalmi ja Savonranta. Punkaharju on seudun kaakkoisosan lähipalvelukeskus. Lähipalvelukeskukset toimivat seudun eri osien pysyvien ja vapaa-ajan asukkaiden kaupallisten ja julkisten peruspalveluiden keskittyminä. Lähipalvelukeskuksissa maankäyttö on monipuolista sisältäen monimuotoista asumista, myös kerrostaloasumista, työpaikkoja, julkisia palveluita ja lähikaupan palveluita. Lähipalvelukeskuksista turvataan riittävät joukkoliikenneyhteydet Savonlinnan keskustaan. Muualta kuin Kerimäeltä tai Punkaharjulta tämä tarkoittaa Savonlinnan ja lähipalvelukeskusten välisten yhteyksien kehittämistä mm. kysyntää vastaavalla opiskelu- ja työmatkaliikunnasta palvelevalla joukkoliikennetarjonnalla. **Palvelukyliksi** on osoitettu Karvio, Anttola ja Kulennoinen. Kylissä on toimiva alakoulu ja niiden palveluita pyritään ylläpitämään kylien väestökehityksen ja kuntien resurssien puitteissa. Lähipalvelujen säilyttäminen on myös liikennejärjestelmän näkökulmasta tärkeää (palvelujen saavutettavuus myös kävellen ja pyörällä, liikkumistarpeiden vähentäminen).

Matkailukyliksi aluerakennemallissa on osoitettu Oravi ja Kerma sekä Puumalan Niinisaari, joka kytkeytyy saariston rengastiehen. Matkailukylissä, kuten matkailukirkonkyliissä, myös pysyvät asukkaat voivat hyödyntää kehittyviä matkailupalveluita. Puumalaan ja Savonlinnan ympäristöön osoitettujen **Saariston rengasteiden** merkitys on pääosin matkailullinen.

Savonlinnan seudun taajamien ulkopuolisilla alueilla väestö on viime vuosikymmeninä vähentynyt. Maaseudun ei kuitenkaan oleteta tyhjenevän kokonaan pysyvän asutuksen osalta ja kesäisin vapaa-ajan asukkaiden

määrä moninkertaistaa jo nykyisin maaseutumaiden alueiden väkiluvun. Aluerakennemallissa on osoitettu lähipalvelukeskukset, joiden kehittämisellä pyritään säilyttämään lähipalvelut ja ylläpitämään siten tasapainoista ja elinvoimaista aluerakennetta. Palvelujen keskittäminen saattaa lähivuosina karsia maaseutualueiden pysyviä palveluja, mutta niitä on mahdollista korvata ainakin osittain liikkuvilla ja päivystyspalveluilla. Lisääntyvä vapaa-ajan asuminen voi myös jatkossa tukea maaseudun ja erityisesti matkailukirkonkylien elinvoimaisuutta. Lähipalvelukeskusten ja palvelukylien kaavojen ajantasaisuus ja päivittämistarve on syytä määritellä monipuolisen ja houkuttelevan tonttitarjonnan turvaamiseksi. Taajamien ulkopuolella maankäyttöä tulisi ohjata nykyisen infrastruktuurin piiriin. Lisäksi on syytä huomioida palvelujen, kuten alakoulujen ja päivähoidon saavutettavuus.

Valtatie 14:n kehityskäytävä on Savonlinnan seudun tärkein logistinen elinkeinoelämän, palveluiden ja asumisen käytävä. Aluerakennemallissa on huomioitu tämä osoittamalla **Savonlinnan, Kerimäen ja Punkaharjun (ja edelleen Parikkalan) välille kehitettävä helminauhataajamavyöhyke**. Vyöhykkeellä kehitetään taajamia ensisijaisesti nykyiseen rakenteeseen, palveluverkkoon ja vahvuuksiin tukeutuen. Asumisen osalta priorisoidaan aluerakennemallissa Savonlinnan keskustaa ja Kerimäen ja Punkaharjun kirkonkyliä. Savonlinnassa kehittämisen painopiste on ydinkeskustassa ja sen kävely-, pyöräily- ja paikallisliikennevyöhykkeillä. Savonlinnan keskustaa kehitetään kokonaisvaltaisesti hyödyntäen rinnakkaisväylän tuomat mahdollisuudet. Helminauhataajamavyöhykkeen palvelukylät täydentävät asumistarjontaa mahdollistamalla väljemmän ja maaseutumaisemman asumisen, joka tukeutuu kylien nykyisiin päivähoito- ja alakoulupalveluihin. Tarkemmassa sijoittelussa on otettava huomioon myös mm. nykyisen joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet sekä lähipalvelujen saavutettavuus turvallisesti kävellen ja pyörällä.

Helminauhataajamavyöhykkeelle sijoittuvat myös seudun kehitettävät työpaikka-alueet (Pääskylähti–Nätäki ja Itäväylän yrityspuisto sekä Laitaatsilta ja Aholahdi) sekä matkailupalvelujen keskittymät (Savonlinnan keskus-

ta ja Tuunaansaari). Keskittämällä seudun kehittämisen painopisteet helminauhataajamavyöhykkeelle pyritään aluerakennemallissa tukemaan raideliikenteeseen ja muuhun joukkoliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä. Myös seutukeskuksen painoarvoa lisätään. Lähipalvelukeskuksia kehitetään myös matkailun/kylämökkeilyn/kakkosasumisen näkökulmasta. Kullekin keskukselle on tarkoitus hakea oma profiili, jonka kärkien mukaan keskustaa kehitetään (esim. Kerimäen Kirkkoranta). Kehittämistoimenpiteet kannattaa suunnata nykyiseen infrastruktuuriin tukeutuviksi ja sitä vahvistaviksi.

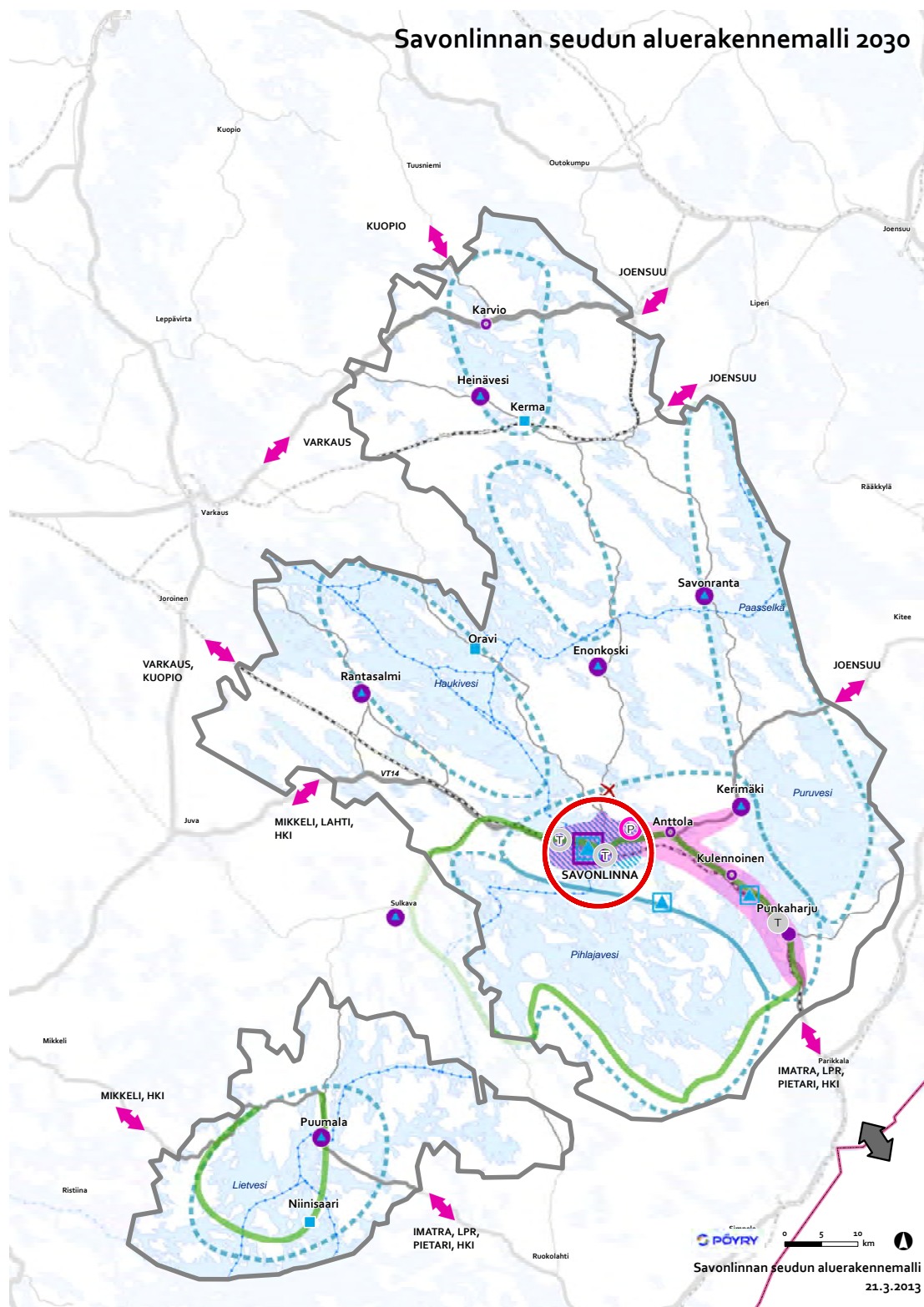
Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja keskustojen kehittäminen on tärkeää myös liikennejärjestelmän kannalta. Aluerakennemalliratkaisulla luodaan edellytykset olemassa olevan rakenteen tiivistämiseksi ja täydentämiseksi nykyistä infrastruktuuria hyödyntäen. Pitäytymällä nykyiseen rakenteeseen tukeutuvassa maankäytössä on mahdollista saavuttaa merkittäviä kustannus- ja hyötyjä niin kunnallistekniikan, palvelukustojen uusinvestointien kuin verkostojen ylläpidon osalta.

Aluerakennemallissa osoitettu keskusverkko luo puitteet maankäytölle, joka tukee jalankulkua ja pyöräilyä (etenkin Savonlinnassa sekä lähipalvelukeskuksissa) sekä luo edellytykset ylläpitää joukkoliikennetarjontaa kehitettävällä helminauhataajamavyöhykkeellä. Keskusten jatkosuunnittelun tavoitteena on asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävä, toiminnoiltaan sekoittunut yhdyskuntarakenne. Tavoitteena on lisäksi edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastomuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen syntymistä suunnittelemalla maankäyttö tukemaan lähipalveluja, jalankulkua, pyöräilyä ja Savonlinnaan liittyvän seudun ydinalueen osalta myös joukkoliikennettä.

Keskusten sekä palvelukylien osalta on tarve selvittää niitä koskevien kaavojen ajantasaisuus ja tarvittaessa päivittää asuin- ja yritystonttien tarjonta vastaamaan tulevaa kysyntää. Maankäyttöratkaisujen tulee myös aiempaa tehokkaammin hyödyntää seudun kunkin osa-alueen tai keskuksen omia vahvuuksia ja roolia osana Savonlinnan seutua.

Liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta aluerakennemalliratkaisu tukeutuu nykyiseen liikenneinfrastruktuuriin ja olemassa oleviin joukkoliikennevyöhykkeisiin. Jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuksien kasvattamiseksi kehitetään nykyisiä keskuksia ja tuetaan lähi- ja keskustapalveluita. Keskusto-

jen ja niitä yhdistävien väylien osalta on jatkosuunnittelun eri vaiheissa kiinnitettävä huomiota liikenneinfrastruktuurin laatuun (esim. väylät, kävely- ja pyöräilyverkon kattavuus ja esteettömyys) sekä liikkumisympäristöjen turvallisuuteen ja viihtyisyyteen.



Kuva 1. Savonlinnan seudun aluerakennemalliluonnos (21.3.2013).



Kaupunkikeskus

Seudun kaupan, palvelujen, koulutuksen ja vetovoimaisen keskusta-asumisen keskus, jossa on hyvät asiointimahdollisuudet eri kulkumuodoilla. Maankäyttö on tiivistä ja Savonlinnan ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä luodaan edellytykset tiiviille pientaloasumiselle. Keskustassa kehitetään kokonaisvaltaisesti matkailun, erikoiskaupan ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä.



Matkailupalvelujen keskittymä

Savonlinnan keskustan ja Punkaharjun alueita kehitetään monipuolisten matkailupalvelujen alueina hyvään saavutettavuuteen, vahvoihin attraktiotekijöihin ja olevaan matkailuinfrastruktuuriin tukeutuen. Tanhuvaara toimii ympärivuotisena liikunta- ja hyvinvointimatkailukohteena.



Lähipalvelukeskus ja matkailukirkonkylä

Lähipalvelukeskukset toimivat seudun eri osien pysyvien ja vapaa-ajan asukkaiden kaupallisten ja julkisten peruspalveluiden keskittyminä. Niiden maankäyttö on monipuolista sisältäen monimuotoista asumista sekä julkisia ja lähikaupan palveluita. Lähipalvelukeskuksista turvataan riittävät joukkoliikenneyhteydet Savonlinnan keskustaan. Lähipalvelukeskukset toimivat myös vaikutusalueidensa yritystoiminnan keskittyminä. Nykyisiä työpaikka-alueita tiivistetään ja tarvittaessa kaavoitetaan uusia alueita taajajen keskustojen tuntumaan.

Enonkosken, Heinäveden, Kerimäen, Puumalan, Rantasalmen ja Savonrannan keskustaajamia kehitetään niiden vetovoimatekijöihin perustuen ja kylämökkeilykonseptia hyödyntäen. Kakkos- ja vapaa-ajan asumisella tuetaan palvelujen säilymistä kirkonkylissä.



Palvelukylä

Kylissä on toimiva alakoulu ja niiden palveluita pyritään ylläpitämään kylien väestökehityksen ja kuntien resurssien puitteissa.



Matkailukylä

Oravin, Kerman ja Niinisaaren kylissä myös pysyvät asukkaat voivat hyödyntää kehittyviä matkailupalveluita.



Teollisuus ja logistiikka

Punkaharjulla sijaitsevan metsäteollisuuden toimintaedellytyksiä parannetaan varautumalla Keski-Pohjolan kuljetuskäytävän kehittämiseen. Muualla seudulla sijaitsevien nykyisten teollisuus- ja logistiikka-alueiden toimintaedellytykset turvataan.



Kehittyvä teollisuus ja logistiikka

Pääskylahden aluetta kehitetään logistisena solmupisteenä hyödyntämällä raideliikenteen, syväsataman ja vesiliikenteen tuomat mahdollisuudet. Laitaasilta-Aholahden aluetta kehitetään työpaikka- ja yritystoiminta-alueena.



Kehittyvät palvelut ja yritystoiminta

Savonlinnan keskustan itäisen sisäntuloväylän (Itäväylän yrityspuisto) yritystoiminta-alueutta parannetaan.



Kehitettävä helminauhataajamavyöhyke

Savonlinnan, Kerimäen ja Punkaharjun välille kehitettävälle helminauhataajamavyöhykkeellä taajamia kehitetään ensisijaisesti nykyiseen rakenteeseen, palveluverkkoon ja vahvuuksiin tukeutuen. Asumisen osalta priorisoidaan Savonlinnan keskustaajamaa sekä Kerimäen ja Punkaharjun kirkonkylä. Savonlinnassa kehittämisen painopiste on ydinkeskustassa ja sen kävely-, pyöräily- ja paikallisliikennevyöhykkeillä. Helminauhataajamavyöhykkeelle sijoittuvat myös seudun kehitettävät työpaikka-alueet sekä matkailupalvelujen keskittymät.



Profiloituva matkailuvyöhyke

Savonlinnan seudulle muodostetaan eri osien luontaisiin vahvuuksiin ja vetovoimatekijöihin perustuvat matkailuvyöhykkeet: 1) Seudun ydinalue: kulttuuri-, hyvinvointi- ja vesistömatkailu, 2) Rantasalmi-Oravi-Enonkoski -vyöhyke sekä Pihlajavesi: luontomatkailu, 3) Heinäveden alue: kulttuuri-, vesistö- sekä erä- ja kalastusmatkailu, 4) Puumalan alue: vesistö- ja saaristomatkailu, 5) Puruvesi-Paasselkä-Orivesi: vesistömatkailu



Seudun kehitettävä ydinalue

Seutukeskus Savonlinna vahvistuu ja muodostaa keskusverkon ytimen. Savonlinna on seudun tärkein kaupan, palvelujen, osaamisen, tutkimus- ja kehitystoiminnan, koulutuksen sekä elinkeinoelämän keskus. Savonlinnan keskustassa parannetaan kaupunkikuvaa ja asioimismahdollisuuksia hyödyntämällä rinnakkaisväylän avaamisen tuomat mahdollisuudet.



Lentoasema



Saariston rengastie

Saariston rengasteitä kehittämällä tuetaan niiden varsille sijoittuvien matkailutoimintojen ja kylien kehittämistä.



Syväväylä

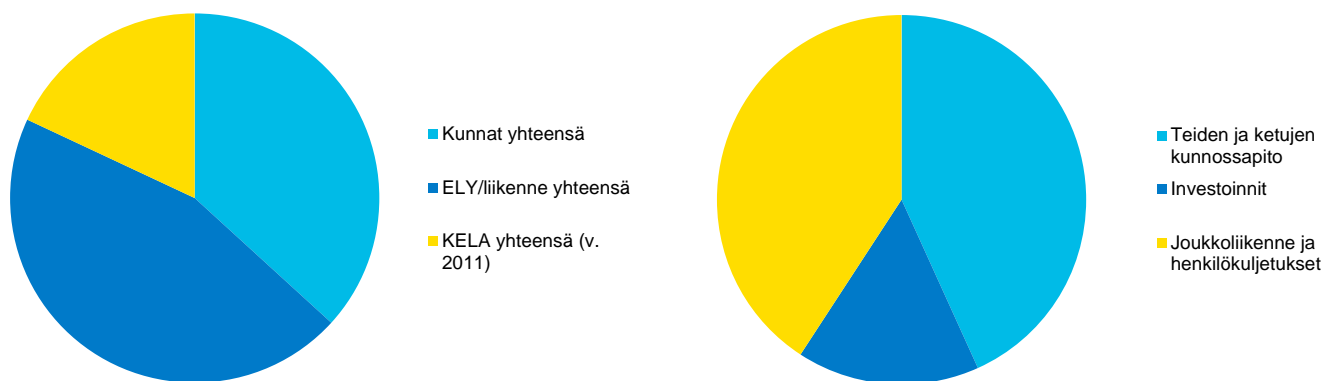
1.4 Liikennejärjestelmän kehittämiseen käytettävissä oleva rahoitus

Liikennejärjestelmän kehittämiseen käytettävissä olevan rahoituksen ei voida arvioida lähitulevaisuudessa kasvavan, vaikka tulevaisuudessa toteutetaan edelleenkin kertaluonteisia investointeja (esimerkiksi Savonlinnan rinnakkaisväylän kolmas vaihe, kustannusarvio noin 50 M€). Mikäli liikennejärjestelmän palvelutasoa halutaan kehittää, tulee ole-massa oleva niin valtion kuin kuntien rahoitus käyttää entistä tehokkaammin. Vaikka kustannukset ovat hyvin pitkälti lakisääteisiä ja sidottuja, voidaan esimerkiksi yhteistyötä lisäämällä tai yhdistämällä suunnittelua ja hankintaa saavuttaa säästöjä. Myös kohdentamalla rahoitusta entistä tehokkaammin ja käyttäjälähtöisemmin voidaan saavuttaa parempaa palvelutasoa samoilla resursseilla. Rahoitusta tulee suunnata myös aluerakennemallityön tavoitteiden saavuttamiseksi. Toivottavaa on, että seuraavalla hallituskaudella vapautuu rahoitusta myös alueellisiin pienempiin investointeihin.

Liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen on vuosina 2008-2011 käytetty Savonlinnan seudulla keskimäärin noin 17,7 M€/vuosi. Arvio perustuu kuntien kustannusten

osalta osittain asukasluvun perusteella arviointeihin keskikustannuksiin. Kustannuksissa eivät ole mukana Savonlinnan rinnakkaisväylän rakentamiseen käytetty rahoitus (yhteensä n. 80 M€), Savonlinna-Huutokoski -radan peruskorjaus (40 M€) lentoliikenteen tuet (n. 1,6 M€/v) eivätkä vesiväylien ja ratojen kunnossapitokustannukset.

Noin 40 prosenttia seudulla käytettävästä liikennejärjestelmän rahoituksesta (ilman suurinvestointeja) tulee kunnilta ja loput valtiolta. Suurin osa rahoituksesta käytetään liikenneverkkojen kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tukemiseen ja on siten sidottu jatkuviin toimenpiteisiin. Kuntien investointirahoitus on kohdennettu käytännössä pääosin maankäyttöhankkeita tukevien liikennejärjestelyjen toteuttamiseen. Pohjois-Savon ELY:n investointirahoitus on kohdistunut puolestaan suurelta osin pieniin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin. Rahoituksesta investointien osuus on ollut noin 2,8 M€/v (16 %), tiestön kunnossapidon noin 7,5 M€/v (42 %) ja kuljetuskustannusten noin 7,1 M€/v (40 %).



Kuva 2. Savonlinnan seudun liikennejärjestelmään vuosittain käytössä olevan rahoituksen jakautuminen.

1.5 Yhteenvedo Savonlinnan seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeista

Savonlinnan seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet perustuvat liikennejärjestelmän käyttäjien nykyisiin ja ennakoituihin palvelutasotarpeisiin, yhteiskunnallisiin tarpeisiin ja reunaehtoihin (esim. liikenteen päästöjen vähentäminen, toiminnan tehokkuuden parantaminen) sekä aluerakennemallityön tavoitteisiin ja linjauksiin. Ihmisten liikkumista koskevat kehittämistarpeet on kuvattu aluetyypeittäin taulukossa 1. Elinkeinoelämän kuljetuksia koskevat tarpeet on kuvattu taulukossa 2. Lisäksi on esitetty liikennejärjestelmätöitä koskevat tarpeet.

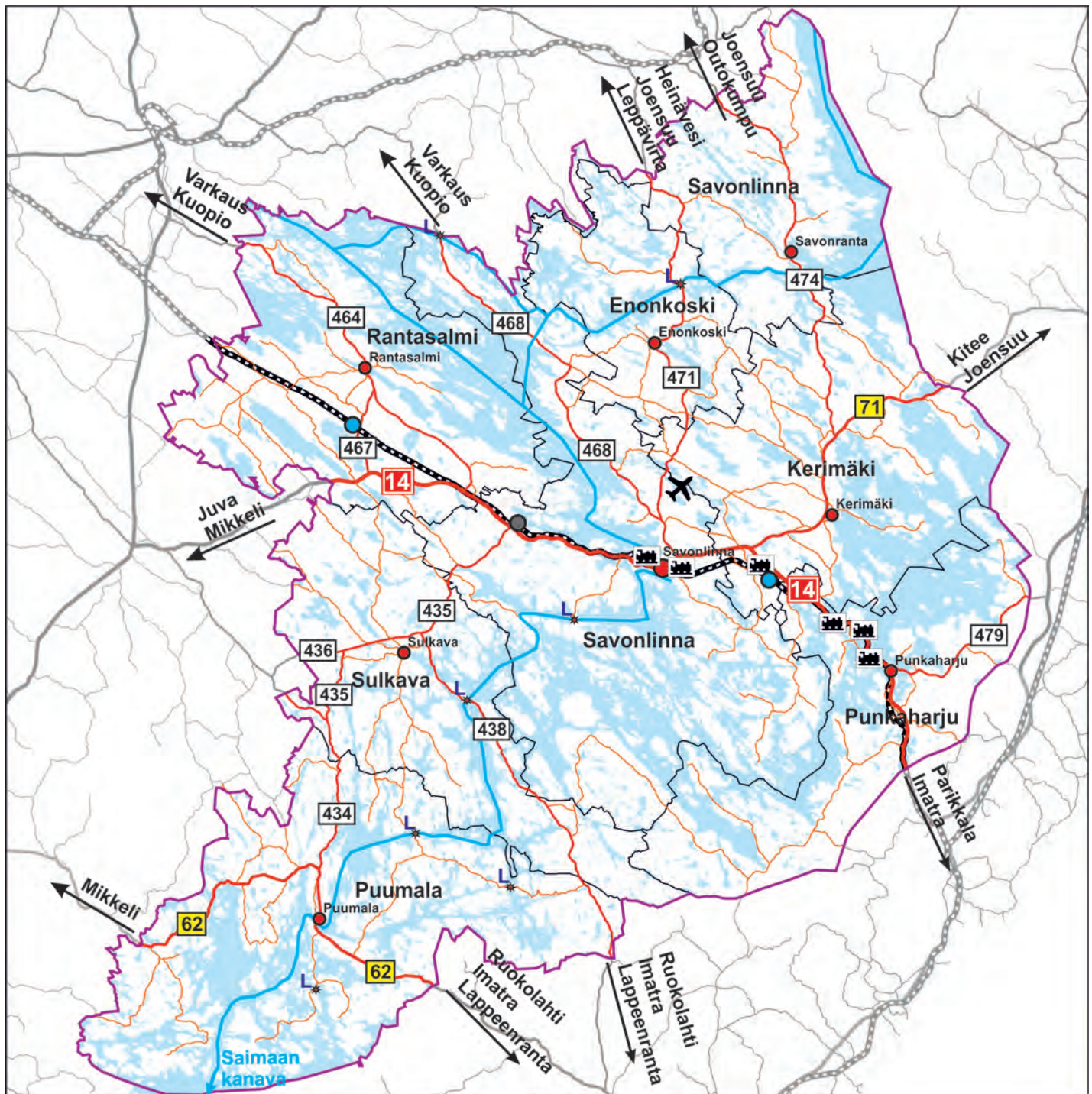
Kokonaisuutena seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja -haasteet kohdistuvat erityisesti aluerakennemallityön tavoitteiden ja linjausten tukemiseen, alueen saavutettavuuden ja poikittaisten yhteyksien palvelutason turvaamiseen, Savonlinnan keskustan kehittämiseen ja rinnakkaisväylähankkeen kolmannen vaiheen toteuttamiseen, liikennepalvelujen turvaamiseen ja kehittämiseen sekä logistiikkayhteistyön kehittämiseen.

Nykyistä hyvää vesi- ja raideliikenneinfrastruktuuria tulisi pystyä myös hyödyntämään nykyistä paremmin. Keskeistä on jatkuvan liikennejärjestelmäyhteistyön käynnistäminen ja työn kytkeminen myös Itä-Suomi-tason yhteistyöhön.

Liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen haasteeksi nousee toisaalta myös nykyisen infrastruktuurin vajaakäyttö ja ylläpidon kalleus. Rajallisten kehittämisresurssien suuntaaminen mahdollisimman vaikuttaviin ja seudun kasvua uudella tavalla tukeviin toimenpiteisiin nousee erittäin tärkeäksi. Kokonaisuutena seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee korostaa liikennejärjestelmään kohdistuvien toimenpiteiden ohella maankäyttöön, asumiseen, palveluihin sekä elinkeinoelämään kohdistuvia monipuolisia toimenpiteitä. Usein muilla kuin itse liikenteeseen liittyvillä toimenpiteillä voidaan paitsi lieventää ongelmia myös erityisesti ehkäistä uusien ongelmien syntyminen.

Kuva: Christel Kautiala





Savonlinnan seudun liikenneverkko

- Kuntaraja
- Valtatie
- Kantatie
- Seututie
- Yhdystie
- - - Rautatie
- Vesireitti/syväyvä

Solmupisteet

- Rautatieasema/taajamajunan pysäkki
- Lentoasema
- Vuoden 2018 tavoitetilan raakapuun kuormauspaikat
- Muut nykyisin käytössä olevat raakapuun kuormauspaikat, joiden käyttö edellyttää investointeja rataverkkoon
- Lossi

Kuva 3. Savonlinnan seudun liikenneverkko ja keskeisimmät solmupisteet.

Taulukko 1. Ihmisten liikkumista koskevat keskeiset kehittämistarpeet.

Aluetyyppi	Keskeiset kehittämistarpeet ja -haasteet
Savonlinnan keskusta	<ul style="list-style-type: none"> - Rinnakkaisväylän valmistumisen antamat mahdollisuudet turvallisen, viihtyisän ja esteettömän (kävely)keskustan kehittämiseen. Paikallisliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden kehittäminen myös maankäytön kehittämisen keinoin. - Keskustaan suuntautuvien matkaketjujen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen
Helminauhataajama-vyöhyke (Savonlinna-Ke-rimäki/ Punkaharju)	<ul style="list-style-type: none"> - Linja-auto- (ja junaliikenteen) vuorotarjonnan sopivuus työmatkaliikenteeseen (pendelöinti suhteellisen vahvaa, Savonlinna myös vahva palvelukeskittymä); sujuvat matkaketjut ja lipputuotteet. - Helminauhan taajamien lähipalvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä. - Maankäytön ja liikenteen kehittämistoimenpiteiden yhteensovittaminen tukemaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä - Valtatien 14 sekä kantatien 71 liikenneturvallisuuden parantaminen sekä kunnan ylläpitäminen. Savonlinnan rinnakkaisväylähankkeen loppuunsaattaminen.
Lähipalvelukeskukset	<ul style="list-style-type: none"> - Keskusten ja niiden reuna-alueiden kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden sekä liikenneturvallisuuden kehittäminen pienin toimenpitein (lähipalvelujen saavutettavuus, erityisesti koulumatkat). - Ikääntyneiden osuus suuri (esteettömyys). - Pendelöintivirrat Savonlinnaan joukkoliikenteen kannalta ohuita, mutta asiointiliikenne kasvanee palvelujen keskittymisen myötä. - Koko seutua koskevan joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelun ja -hankinnan puute, avoimen joukkoliikenteen kehittäminen samassa kokonaisuudessa kuntien kuljetusten kanssa. - Yhteydet Savonlinnaan; pääteiden ohella päällystettyjen seututeiden kunto ja kunnossapito.
Haja-asutusalue	<ul style="list-style-type: none"> - Eri matkatyyppien pituuksien kasvu samalla kun alueelle tärkeän vähäliikenteisen (myös päällystetyn) tieverkon rapistuminen jatkuu, korjausvelka kasvaa ja julkisen liikenteen palvelujen järjestäminen on erittäin haasteellista. - Matkailun ja vapaa-ajan asutuksen tarpeet! - Työmatkat eivät ole mahdollisia joukkoliikenteellä pääteiden varsia lukuun ottamatta. - Autottomien ja erityisryhmien liikkuminen, kuntien asiointi- ja palveluliikenteen erot. - Uusien liikennepalvelujen tarve alueen ikääntyvän väestön liikkumismahdollisuuksien ylläpitämiseksi sekä ikääntyneiden kotona asumisen mahdollistamiseksi. - Tietoliikenneyhteyksien ja sähköisten palvelujen kehittämisen merkitys, etätöiden tekemähdollisuuksien kehittäminen.
Ulkoinen saavutettavuus	<ul style="list-style-type: none"> - Toimivien ja nopeiden työasiamatkayhteyksien turvaaminen pk-seudulle/-seudulta ja kansainvälisiin jatkoyhteyksiin; lentoliikenteen jatkuvuus? - Kaukoliikenteen matkaketjujen sujuvuus (liityntäliikenne, paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen kytkentä, sujuvat vaihdot, yhtenäiset lipputuotteet, tiedonsaanti) - Matkailuliikenteen joukkoliikennepalvelujen kehittäminen (uudentyyppinen yhteistyö matkailuyrittäjien kanssa -> tukea myös lentoliikenteen säilyttämiselle) - Pietarin suunnan yhteydet, sujuvat matkaketjut (junayhteydet) Kouvolan kautta, yhteydet raja-asemille (Parikkala?) - Joukkoliikenneyhteydet Keski- ja Länsi-Suomeen, Savonlinnan ja Pieksämäen välisen henkilöjunaliikenteen käynnistämistarve pidemmällä tähtäimellä

Taulukko 2. Elinkeinoelämän kuljetuksia koskevat kehittämistarpeet.

Kuljetusten suuntautuminen	Keskeiset kehittämistarpeet ja -haasteet
Ulkoiset kuljetukset	<ul style="list-style-type: none"> - Alueelta lähtevien ja alueelle saapuvien kuljetusten optimointi kaluston kierron näkökulmasta. - Hyvän vesi- ja raideliikenneinfrastruktuurin nykyistä tehokkaampi hyödyntäminen metsä- ja metalliteollisuuden sekä bioenergian kuljetuksissa. Rautatiekuljetusten saatavuus? - Logististen toimintojen keskittäminen, solmupisteet. - Kansainvälisten kuljetuskäytävien antamien mahdollisuuksien hyödyntäminen, yhteydet raja-asemille ja Venäjälle.
Sisäiset kuljetukset	<ul style="list-style-type: none"> - Palvelutason turvaaminen seudun koko tieverkolla. Raakapuu-, bioenergia-, maatalous- ja jakelukuljetusten kannalta keskeisten vähäliikenteisten yhteysvälien kunnossapidon kohdentamisen ja ajoittamisen edelleen kehittäminen sekä informaation lisääminen. - Väylänpitäjien ja kuljetuksista vastaavien organisaatioiden vuorovaikutuksen tehostaminen. - Haja-asutusalueiden jakeluliikenteen yhdistely. - Pk-yritysten logistiikkayhteistyön ja -osaamisen lisääminen. - Logististen toimintojen keskittäminen, solmupisteet.

Liikennejärjestelmätyötä koskevat kehittämis-tarpeet koskevat erityisesti seudulla tehtävän liikennejärjestelmätyön käynnistämistä sekä kytkemistä maakunta- ja Itä-Suomi-tason yhteistyöhön. Jatkuva yhteistyö on edellytys vaikuttavalle ja nopeaan reagointiin pystyvälle seudun liikennejärjestelmän kehittämistyölle. Seudulle tulee löytää luontevat, juuri tapahtuneet kuntaliitokset huomioon ottavat toimintamallit, mutta välttää samalla yliorganisointia. Myös liikenteen eri osa-alueita koskevien työryhmien toiminta tulee sovittaa yhteen.

Keskeistä on myös päätöksentekijöiden entistä vahvempi kytkeminen kehittämistyöhön. Niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän kanssa tehtävää vuorovaikutusta tulee kehittää. Lisäksi yhteistyön tulee ulottua liikennealan ulkopuolelle. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun (ja toteutuksen) jatkuvan, eri tasoilla tapahtuvan yhteensovittamisen lisäksi liikenne tulee liittää palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan kehittämiseen jatkuvilla ja luontevilla yhteistyömalleilla.

2 TAVOITTEET

Savonlinnan seudun liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet on muodostettu ohjaamaan liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen suuntaamista ja priorisointia. Tavoiteasettelun aikajänteenä on aluerakennemallityötä vastaavasti **vuosi 2030**. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää nähtävissä olevassa kehittämisresursseiltaan niukassa toimintaympäristössä yhteistyön voimakasta kehittämistä, seudullista kokonaisajattelua ja toimintaa osana koko Itä-Suomen kehittämistä, toiminnan tehostamista ja vaikuttavuuden parantamista sekä valmiutta uusiin, rohkeisiin seudun kehittämistä tukeviin avauksiin, valintoihin ja toimintatapamuutoksiin. Koska tavoitteet toteutuvat vaiheittain, on tärkeää myös priorisoida, mihin ensimmäisessä vaiheessa lähdetään panostamaan. Valintojen vaikutukset realisoituvat hitaasti, mutta valinnat ovat liikennejärjestelmän suuntaa määritettäessä kuitenkin erittäin tärkeitä. Keskeistä on, että liikennejärjestelmää kehitetään myös rinnan ja samansuuntaisesti seudun aluerakennemallityössä määritettyjen tavoitteiden kanssa, koskien niin maankäyttöä, asumista, palveluja kuin elinkeinoelämää.

Seudun liikennejärjestelmän **visioksi** vuodelle 2030 on määritetty:

"Liikennejärjestelmä mahdollistaa seudun toimivan alue- ja yhdyskuntarakenteen, parantaa seudun kilpailukykyä ja houkuttelevuutta sekä varmistaa ihmisille sujuvan arjen."

Tavoitteet on määritetty Itä-Suomen liikennestrategi-
aa vastaavalla jaolla (ihmisten liikkuminen, elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka sekä yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen). Ihmisten liikkumista koskevat tavoitteet on määritetty aluerakennemallin mukaisella aluetyyppi- ja -luokalla. Lisäksi on määritetty alueen saavutettavuutta ja matkailua koskevat tavoitteet. Elinkeinoelämän osalta eivät kuljetukset noudata vastaavia rajoja ja tavoitteet onkin määritetty kokonaisuutena.

2.1 Kaikki tavoitealueet läpäisevät yleiset periaatteet

Tavoitteiden taustaksi on määritetty kaikki tavoitealueet läpäisevät yleiset periaatteet:

- Toiminta on asiakaslähtöistä, taloudellista, tehokasta ja joustavaa. Toiminta suhteutetaan käytettävissä oleviin resursseihin ja varaudutaan odotettavissa oleviin muutoksiin.
- Nykyisen infrastruktuurin käyttö on tehokasta. Liikennejärjestelmä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.
- Toimenpiteissä otetaan huomioon ilmastomuutoksen hillintä sekä siihen ja muihin uhkiin varautuminen.
- Kestäviin kulku- ja kuljetusmuotoihin siirtymiseen kannustetaan seudun erityispiirteet ja eri kulku- ja kuljetusmuotojen roolit ja potentiaali huomioon ottaen.
- Tehokkaat tietoliikenneyhteydet ja sähköiset palvelut ovat kaikkien ulottuvilla, tukevat osaltaan palvelujen saavutettavuutta ja vähentävät liikkumistarvetta.
- Itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet turvataan.
- Ratkaisut vähentävät liikenteen päästöjä sekä parantavat liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä.
- Liikennejärjestelmän kehittämisellä tuetaan valtakunnallisten ja alueellisten strategioiden, mm. aluerakennemallin tavoitteiden toteutumista.
- Luonnonympäristö- sekä maisema- ja kulttuuriarvot otetaan huomioon.

2.2 Liikennejärjestelmän tavoitetila 2030

Liikennejärjestelmän tavoitetila vuodelle 2030 on määritelty seuraavasti:

2.2.1 Ihmisten liikkuminen

Ulkoinen saavutettavuus

- Nopeat ja sujuvat matkaketjut turvataan pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisille jatko-yhteyksille suuntautuvilla työasiamatkoilla.
- Joukkoliikenne on henkilöauton kanssa kilpailukykyinen kaukoliikenteessä keskeisillä yhteysväleillä.
- Eri kulkumuotojen mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti.
- Venäjän liikenteen kasvuun varaudutaan ja sujuvat matkaketjut Venäjälle ja Venäjältä turvataan.
- Opiskelijoiden sujuvat matkaketjut kaukoliikenteeseen turvataan lähipalvelukeskuksesta.

Savonlinnan keskusta

- Keskusta on viihtyisä, turvallinen ja esteetön.
- Keskustan palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa hyvin kaikilla kulkutavoilla.
- Kävely ja pyöräily ovat pääasiallisia liikkumistapoja ydinkeskustassa.
- Paikallisliikenne on henkilöauton kanssa kilpailukykyinen ja julkinen liikenne on kaikkien saavutettavissa.

Helminauhavyöhyke (Kerimäki-Savonlinna-Punkaharju)

- Joukkoliikenteen palvelutaso on henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyinen Savonlinnan ja Kerimäen sekä Savonlinnan ja Punkaharjun välisillä matkoilla työmatkaliikenteen huipputunteina.
- Kevyen ja joukkoliikenteen muodostamat matkaketjut ovat sujuvia, turvallisia ja viihtyisiä.
- Kaikkien kulkumuotojen vahvuudet ja mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti.
- Henkilöautoliikenteen suoriteosuus ei kasva.
- Maankäytön tehokas ohjaus ja hyvä suunnittelu kannustavat henkilöautoliikenteen vähentämiseen.

Lähipalvelukeskukset (Enonkoski, Heinävesi, Puumala, Rantasalmi, Savonranta, Sulkava)

- Maankäyttöä ja keskusten vetovoimaisuutta kehittämällä sekä palvelut turvaamalla tuetaan keskusten elinvoimaisuutta sekä estetään liikkumistarpeiden kasvu.
- Lähipalvelut sekä keskusten suurimmat työpaikat ovat saavutettavissa turvallisesti kävellen ja pyörällä.
- Nykyinen infrastruktuuri luo puitteet henkilöautoliikenteelle.
- Ikääntyneiden ja lasten omatoimisen liikkumisen mahdollisuudet turvataan.
- Palvelutaso turvataan koko tieverkolla ja taajamakeskustoissa. Erityistä huomiota kiinnitetään liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisiin kohteisiin.

Haja-asutusalueet

- Palvelujen saavutettavuus turvataan seudun kaikille asukkaille.
- Julkinen liikenne mahdollistaa itsenäisen liikkumisen myös autottomille.
- Liikennejärjestelmän ylläpidossa otetaan huomioon myös kakkosasujien ja matkailijoiden liikkumistarpeet.
- Lomaliikenteen potentiaali hyödynnetään liikennepalveluiden järjestämisessä.

Matkailu

- Matkailuliikenteen erityisvaatimukset otetaan huomioon kaikessa liikenteen kehittämisessä sekä ulkoisissa yhteyksissä että seudun sisällä.
- Venäjän yhteyksien kehittäminen mahdollistaa myös joukkoliikenteeseen tukeutuvien matkailupalvelujen kehittämisen.
- Savonlinnan keskustan ja lähipalvelukeskusten liikkumisympäristöjen kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota viihtyisyyteen ja matkailijoiden tarpeisiin.
- Paljon liikennettä synnyttävien matkailuhankkeiden suunnittelun yhteydessä määritetään liikenteelliset vaikutukset ja liikenteen edellyttämien toimenpiteiden toteuttamisvastuista sovitaan ennen hankkeiden käynnistämistä.
- Ympärivuotisen mökkimatkailun tarpeet ja potentiaali otetaan huomioon tienpidon ja liikennepalvelujen suunnittelussa.
- Älyliikenteen mahdollisuudet hyödynnetään matkailuliikenteen kehittämisessä.
- Liikennepalvelut linkitetään matkailutuotteisiin ja niiden markkinointiin.

2.2.2 Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

- Liikennejärjestelmä vastaa muuttuvan elinkeinorakenteen kuljetustarpeisiin.
- Tehokas logistiikka vahvistaa Savonlinnan seutua houkuttelevana elinkeinoelämän toimintaympäristönä.
 - Savonlinnan asema logistisena solmupisteenä kehittyy.
 - Seudun logistinen toimintaympäristö ja verkostoitunut logistiikkayhteistyö vahvistavat pienten ja keski suurten yritysten kehittymistä ja kasvua.
 - Kaikkien kuljetusmuotojen käyttömahdollisuudet turvataan ja eri kuljetusmuotojen hyödyntämistä kehitetään kuljetusvolyymit ja kysyntä huomioon ottaen.
 - Tehokas ja hyvin organisoitu väylänpito varmistaa maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetusten toimivuuden myös vähäliikenteisellä maantieverkolla sekä yksityis- ja metsäautoteillä.
 - Seudun sisäisen jakeluliikenteen kuljetukset yhdistellään kustannustehokkaasti.
 - Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämisellä tuetaan seudun kansainvälisten yritysten toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä sekä varmistetaan yhteydet keskeisiin vientisatamiin.

2.2.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

- Savonlinnan seudun jatkuva ja asiakaslähtöinen liikennejärjestelmätyö:
 - on suhteutettu käytössä oleviin henkilö- ja rahoitusresursseihin.
 - varmistaa resurssien ohjaamisen seudun kannalta mahdollisimman tehokkaisiin toimenpiteisiin.
 - hyödyntää monipuolisesti poikkihallinnollista asiantuntemusta.
 - varmistaa Savonlinnan seudun tarpeiden ja tavoitteiden huomioon ottamisen Itä-Suomen ja valtakunnan tasolla.
- Alueiden käytön, palvelujen, elinkeinoelämän toimintaedellytysten sekä liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittaminen toimii niin kunta-, seutu- kuin maakuntatasolla.
- Päätöksentekijät tuntevat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja ymmärtävät liikenteen kehittämisen merkityksen osana seudun strategista kehittämistä.

3 KEHITTÄMISSTRATEGIA

3.1 Yleistä

Kehittämisstrategialla tähdätään suunnitelman tavoitevuoteen 2030. Strategian lähtökohtia ja reunaeh-toja ovat suunnitelman tavoitevaiheessa määritetyt, kaikki tavoitealueet läpäisevät, yleiset periaatteet. Muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen ja talou-dellisuuteen liittyvät reunaehdot muodostavat kehi-kon, joiden puitteissa on määritetty liikennejärjes-telmän kehittämistavoitteet sekä niitä tarkentavat linjaukset ja toteuttavat toimenpiteet. Linjaukset ohjaavat toimenpiteiden määrittämistä ja niiden pri-orisointia sekä niukoissa resurssirajoissa tehtäviä valintoja.

Kehittämisstrategian lähtökohtana on vahvasti myös muiden seudullisten strategisten suunnitelmien tuke-minen. Seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee korostaa liikennejärjestelmään kohdistuvien toimenpiteiden ohella maankäyttöön, asumiseen, palveluihin sekä elinkeinoelämään kohdistuvia mo-nipuolisia toimenpiteitä. Näin liikennejärjestelmän toimenpiteillä tuetaan osaltaan myös seudun saat-tamista uudelle kasvu-uralle hyödyntämällä mahdol-lisimman tehokkaasti olemassa olevaa yhdyskun-tarakennetta ja suuntaamalla toimenpiteet seudun kannalta keskeisiin kasvun tekijöihin. Liikennejärjes-telmäsuunnitelman kanssa samanaikaisesti laadittu seudun aluerakennemallityö antaa tähän hyvät lähtö-kohtat. Esimerkiksi käytettyjen aluetyyppien rajauk-set ovat molemmissa suunnitelmissa yhteneväiset. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pyritään osaltaan tukemaan suunnitellun aluerakenteen toteutumista.

Linjaukset on avattu lähivuosien toimenpideohjel-maksi. Uuden liikennepolitiikan mukaisesti linjauk-sissa ja toimenpiteissä korostuvat käyttäjien, niin yri-tysten kuin ihmisten valinnat ja niihin vaikuttaminen, unohtamatta kuitenkin kuntien ja valtion vastuita.

Toimenpiteiden valinnan lähtökohtana ovat tiedossa olevat resurssit ja niiden rajallisuus sekä varautumi-nen tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksiin. Vaik-ka seudulla korostuu olemassa olevan infrastruktuu-rin tehokas hyödyntäminen, strategiassa on otettu huomioon myös suurten väyläinvestointien tarpeet sekä niiden realistiset toteuttamismahdollisuudet. Seudulla on esitetty paljon eri kulku- ja kuljetusmuo-toihin kohdennettuja, merkittävää valtakunnallista rahoitusta edellyttäviä toimenpiteitä ja investointeja.

Näiden priorisointiin ja seudun yhteiseen näkemyk-seen on haettu periaatteet siten, että strategia antaa pohjan sekä seudun edunajolle ja suunnitelmaval-miuden ylläpidolle että seudun kannalta välttämättö-mien liikenneyhteyksien varmistamiselle jatkuvasti ja pitkäjänteisesti.

Strategian yhteisenä keskeisenä lähtökohtana on tehostaa seudun liikennejärjestelmän kehittämisek-si tehtävää yhteistyötä. Nykyisillä rahoitustasoilla ei pystytä tarjoamaan ilmenneisiin tarpeisiin vastaa-vaa palvelutasoa näköpiirissä olevilla resursseilla ja olemassa olevilla toimintamalleilla. Palvelutason ylläpito ja kohdennettu kehittäminen edellyttävät en-nakoivaa priorisointia siten, että resurssit pystytään kohdentamaan käyttäjien kannalta mahdollisimman tehokkaasti. Jatkossa myös henkilöresurssien rajal-lisuus tulee ottaa huomioon toimintamallien kehittä-misessä.

Savonlinnan seudun tulee olla tehokkaasti mukana Itä-Suomen ja sitä kautta myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä. Näin voidaan osaltaan varmistaa, että seudun erityiskysymykset tulevat otetuiksi huomioon kaikilla tasoilla. Osallistuminen laajempaan yhteistyöhön edellyttää hyvin organisoi-tua seudullista yhteistyötä. Savonlinnan kaupungin rooli tulee jatkossa edelleen korostumaan yhteistyön koordinoinnissa.

Seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset on esitetty jaotuksella ihmisten liikkuminen, elinkeino-elämän kuljetukset ja logistiikka sekä yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen.

Toimenpiteet on ryhmitelty siten, että kokonaisuudet toimivat suunnitelman pohjalta solmittavan aiesopi-muksen runkona sekä jatkotyön pohjana. Tarkem-man toimenpideohjelman aikajänne on vain kolme vuotta, koska taustalla olevat valtakunnalliset linja-ukset ja rahoituksen painopisteet sekä seudun sisäi-nen toimintaympäristö ovat jatkuvassa muutokses-sa. Yli hallituskauden jatkuvia toimenpideohjelmia on siten käytännössä turha laatia. Usealla liikenteen osa-alueella on myös parhaillaan käynnissä merkit-täviä selvitystöitä, jotka tulevat vaikuttamaan myös Savonlinnan seudulla toteutettaviin toimenpiteisiin. Toimenpiteiden jatkuvaa seurantaa edellyttää myös

seudun liikenteeseen liittyvien ratkaisujen sovittaminen kunta-, elinkeino- ja palvelurakenteen muutoksiin.

Valtakunnallisia päätöksiä ja rahoitusta edellyttävät toimenpiteet (esimerkiksi lentoliikenteen tukeminen ja valtatie 14 kehittäminen) on määritetty myös pidemmällä aikajänteellä muun muassa suunnitelmavalmiuden varmistamiseksi. Niiden tärkeydestä seudulla on selkeä yksimielisyys, mutta ratkaisut tehdään osana valtakunnallisia strategioita ja niiden edistämiseen vaikuttavat myös Itä-Suomi -tasolla tehtävät linjaukset.



3.2 Ihmisten liikkuminen

3.2.1 Ulkoinen saavutettavuus

Seudun ulkoisen saavutettavuuden rooli korostuu etenkin elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamisessa ja seudun liiketoimintaympäristön kehittämisessä. Savonlinnan seudulla on vahvoja kansainvälisiä yrityksiä, joiden toiminta edellyttää sujuvia matkakettuja sekä henkilöstön että asiakkaiden liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Ulkoinen saavutettavuus on tärkeää myös matkailun ja seudun kasvu-uralle saattamisen kannalta keskeisen pk-yritystoiminnan näkökulmasta.

Päätiet ja radat

Rataverkon liikennöitävyys turvataan pitkäjänteisesti ottaen huomioon alueen terminaaliverkon kehittäminen. Investoinnit suunnataan Savonlinnan rinnakkaisväylähankkeen loppuunsaattamisen jälkeen pääkaupunkiseudun ja Pietarin yhteyksiin sekä lossien muuttamiseen silloiksi. Valtatietä 14 kehitetään pitkällä tähtäyksellä osana valtakunnallista päätieverkkoa. Lähivuosina toteutetaan pääasiassa kohdennettuja liikenneturvallisuuden kehittämistoimenpiteitä ja paikallisia maankäytön edellyttämiä järjestelyjä.

Lentoliikenne

Savonlinnan seudun erityiskysymyksenä on haasteellinen maantieteellinen asema suhteessa pääkaupunkiseutuun ja valtakunnalliseen liikenneverkkoon. Käytännössä hyvän palvelutason kansainväliset yhteydet edellyttävät lentoliikennettä. Kysyntä ei kuitenkaan riitä markkinaehtoisien säännöllisen lentoliikenteen järjestämiseen. Nykyisenkaltaisen malli edellyttää erittäin voimakasta valtion ja alueen toimijoiden rahoitusta, jonka tämän hetkinen sopimus on voimassa vuoden 2013 loppuun. Säännöllisen lentoliikenteen jatkuvuuden ja lentoaseman toimintaedellytysten turvaaminen ovat seudun näkemyksen mukaan ensisijaisen tärkeitä ulkoisen saavutettavuuden turvaamisessa. Tämän suunnitelman laadinnan aikana käynnissä oleva valtakunnallinen lentoliikennestrategia on keskeinen prosessi, jossa myös Savonlinnan säännöllisen lentoliikenteen tulevaisuus tullaan linjaamaan. Savonlinnan seudun ulkoisen saavutettavuuden erityispiirteet ja -tarpeet nostetaan lentoliikennestrategian yhteydessä esiin. Ensivaiheessa tulee seudulla pystyä turvaamaan lentoliikenteen jatkuvuus nykyisen sopimuksen päättyessä.

Henkilöjunaliikenne

Karjalan radan kautta kulkevaa junaliikennettä kehitetään käyttäjälähtöisesti ja matka-aika Helsinkiin minimoidaan. Savonlinnan ja pääkaupunkiseudun väliset työasiamatkaliikenteen tarpeet priorisoidaan Itä-Suomen yhteistyönä myös Karjalan radan junaliikenteen kehittämisessä. Tällä pyritään osaltaan vastaamaan Savonlinnan seudun haasteelliseen maantieteelliseen asemaan.

Pieksämäen suuntaan henkilöjunaliikennettä kehitetään pitkällä tähtäyksellä. Ratajaksolle sijoittuva Huutokosken ja Savonlinnan välinen rataosuus perusparannettiin vuonna 2008, mutta radan käyttö on sen jälkeenkin ollut varsin vähäistä. Radan nykyinen kunto antaisi kuitenkin mahdollisuudet myös henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen, mikä olisi tehdyn ratainvestoinnin hyödyntämisen sekä ilmastomuutoksen hillintää korostavan raiteliikenteen suosimisen kannalta järkevää. Lisäksi yhteyden palauttamisen merkitys olisi suuri alueen kehittymisen ja joukkoliikenneyhteyksien suosion lisäämisen kannalta. Henkilöliikenne käynnistetään viimeistään, kun kysynnän oletetaan riittävän yhteyden järjestämiseen markkinaehtoisesti (esim. Parikkalan rajanylityspaikan henkilöliikenteen avauduttua). Laaditun selvityksen mukaan yhteysvälin matkustajapotentialiaali vastaa muiden tällä hetkellä tukea saavien yhteysvälien matkustajamääriä. Mahdollisuudet valtion tukeen Savonlinnan ja Pieksämäen välisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi pidetään

esillä osana valtakunnallista junaliikenteen kehittämistä. Samalla tulee kuitenkin pyrkiä varmistamaan, että yhteysväliillä markkinaehtoisesti toimivan linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä ei merkittävästi heikennetä.

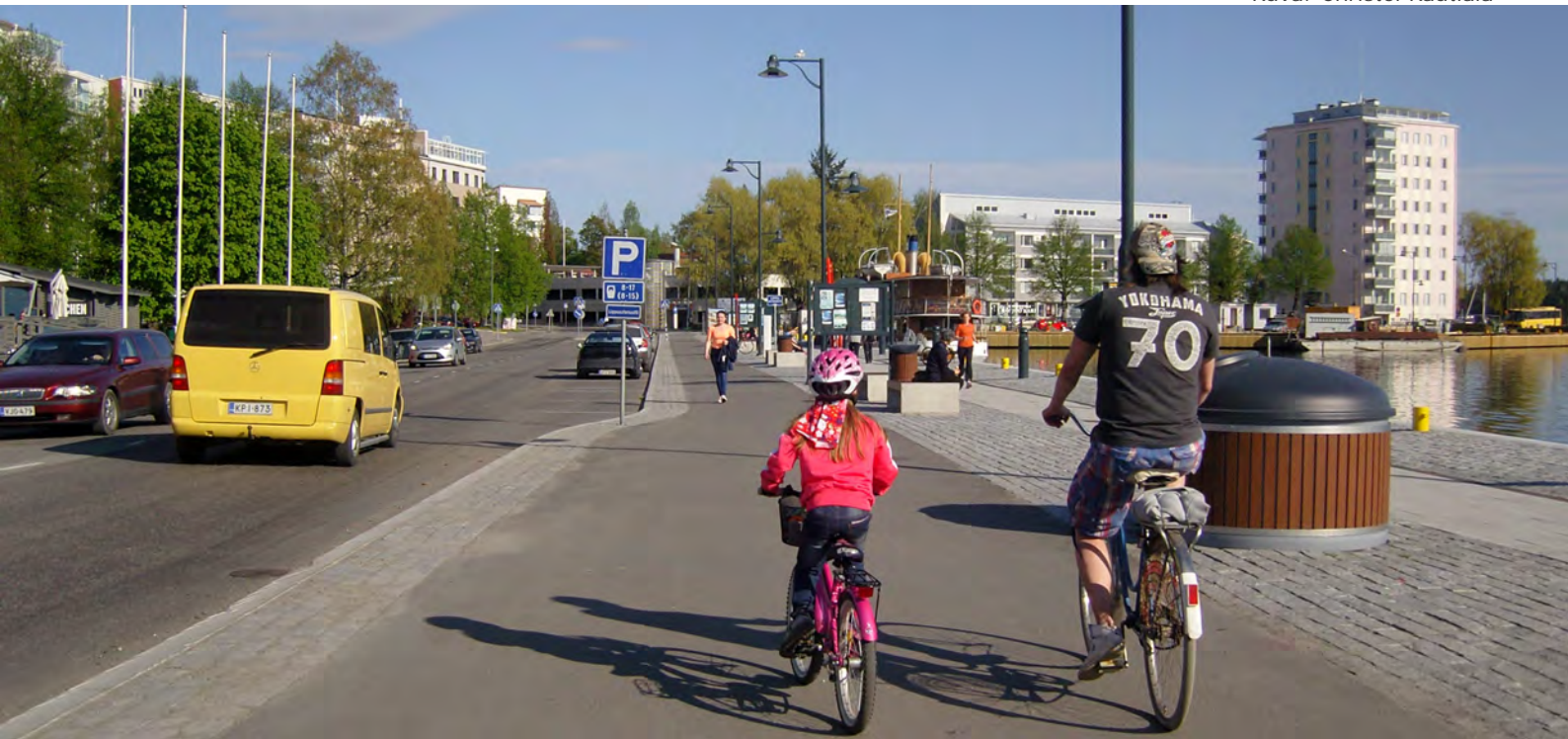
Venäjän yhteydet

Venäjän ja erityisesti Pietarin alueen merkitys tulee jatkossa korostumaan Savonlinnan seudulla. Parikkalan kansainvälisen raja-aseman mahdollinen avautuminen ja todennäköinen Venäjän ja EU:n välinen viisumivapaus tulevat vaikuttamaan erittäin merkittävästi sekä seudun matkailun että muun elinkeinoelämän kehittämismahdollisuuksiin. Ensisijaisesti varmistetaan yhteydet seudulta Allegroon.

Matkailuliikenne

Matkailu on yksi seudun tärkeimmistä työpaikkoja ja investointeja tuovista toimialoista. Seudulle on jatkuvasti suunnitteilla useita mittavia matkailuun liittyviä investointeja. Matkailun rooli on nostettu korostetusti esiin myös seudun aluerakennemallityön yhteydessä. Matkailuliikennettä kehitetään yhteistyössä matkailutoimijoiden kanssa osana seudun matkailutuotteita. Venäjän matkailupotentiaali hyödynnetään kehittämällä ja markkinoimalla houkuttelevia kokonaisuuksia, joissa liikkuminen perustuu mahdollisimman paljon joukkoliikenteeseen. Sisävesimatkailua kehitetään osana kulkumuotorajat ylittäviä matkailutuotteita.

Kuva: Christel Kautiala



3.2.2 Savonlinnan keskusta

Rinnakkaisväylän valmistuminen luo Savonlinnan keskustan kehittämiselle erittäin hyvän lähtökohdan, kun valtatie läpikulkuliikenne ei enää kulje keskustan läpi. Keskustasta voidaan alkaa rakentaa turvallista ja viihtyisää, nykyaikaiselle kulttuurikaupungille ominaista ympäristöä, joka toimii koko seudun käyntikorttina. Tämä edellyttää, että rinnakkaisväylä ja sen luomat uudet mahdollisuudet hyödynnetään keskustan kehittämisessä täysimääräisesti. Viihtyisyys, turvallisuus ja esteettömyys ovat keskeisimmät tavoitteet kaikkien toimenpiteiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

Ydinkeskustassa liikkumisolosuhteiden kehittäminen lähtee kävelyn tarpeista. Tärkein lähivuosien toimenpidekokonaisuus on **Olavinkadun liikenneturvallisuuden varmistaminen** ja liikenneympäristön kehittäminen moderniksi ja kaupunkimaiseksi. Parantamistoimenpiteet luovat edellytyksiä kaupunkikulttuurin ja samalla myös kaupunkimatkailun kehittymiselle. Savonlinnan kaupunki sitoutuu keskustan kehittämiseen ja Olavinkatua lähedään parantamaan suunnitelmien mukaisesti. Etenkin liikenneturvallisuuden näkökulmasta katuosuus tulee parantaa mahdollisimman pian. Keskustan maankäytön suunnittelussa korostetaan toimintojen saavutettavuutta kävelen ja pyöräillen. Keskustan kehittäminen edellyttää myös valtatie 14 parantamishankkeen loppuun saattamista.

Keskustan sisääntuloväylille määritetään kevyen liikenteen laatukäytävät, joiden ylläpito ja kunnossapito priorisoidaan. Pyöräilyn olosuhteita parannetaan laatukäytävillä ja kunnossapidolla varmistetaan sujuva ja turvallinen ympärivuotinen työmatkapyöräily. Henkilöautoliikennettä rauhoitetaan, mutta keskustan palvelujen saavutettavuus turvataan riittävillä pysäköintijärjestelyillä. Paikallisliikenteen toimintaedellytykset turvataan ja sitä kehitetään tarpeiden pohjalta osana liikumismahdollisuuksien turvaamista. Keskustan palveluliikennettä kehitetään niin, että se palvelee hyvin myös lakisääteisiä kuljetuksia.

3.2.3 Helminauhataajamavyöhyke (Kerimäki-Savonlinna-Punkaharju)

Seudun aluerakennemallityön yhteydessä yhteysvälit Savonlinnasta Punkaharjun ja Kerimäen keskustoihin on määritetty vyöhykkeiksi, joilla joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyiseksi. Koska suurin mahdollinen uusi matkustuspotentiaali on henkilöautolla työmatkansa tekevissä, painotetaan kehittämisessä työmatkaliikenteen huipputunteja. Muutoinkin tavoitteena on nostaa palvelutasoa lisämatkustajia houkuttelevalle tasolle. Yhteysväleille laaditaan joukkoliikenteen laatukäytävien kehittämissuunnitelma, jossa kehittämistoimenpiteet ohjelmoidaan laajassa yhteistyössä. Junaliikenteen mahdollisuudet hyödynnetään Punkaharjun suunnassa. Nopeat päästä-päähän -yhteydet varmistetaan työmatkaliikenteen huipputunteina. Kevyen liikenteen laatukäytävillä yhdistetään asuminen joukkoliikenteeseen. Investoinnit keskitetään kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen laatukäytävien kehittämiseen sekä vyöhykkeelle sijoittuvien taajamien lähipalvelujen turvalliseen ja esteettömään saavutettavuuteen.

Yrityksiä aktivoidaan joukkoliikenteen työmatkatukien käyttöön osana liikkumisen ohjausta, ja liikenneitoisjoita kannustetaan käyttäjälähtöiseen kehittämiseen. Viisaaseen liikkumiseen kannustavaa kehittämistyötä kohdennetaan joukkoliikennevyöhykkeillä kattavasti kaikille liikkujaryhmille. Myös kimpapakyytien tukeminen otetaan mukaan joukkoliikennevyöhykkeiden kehittämistoimenpiteisiin.

Helminauhavyöhykkeen liikenteeseen liittyvä kehittäminen linkitetään tiiviisti alueidenkäytön suunnitteluun. Vyöhykkeen alueidenkäytöratkaisulla pyritään tukemaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä toteuttamalla ja tiivistämällä maankäyttöä joukkoliikennereitien varsille.

Valtatien 14 kehittämisessä priorisoidaan välin Savonlinna-Punkaharju liikenneturvallisuuden ja maankäytön kehittämisen edellyttämät toimenpiteet. Tarkemmin toimenpiteet ohjelmoidaan ja priorisoidaan yhteysväleille Juva-Parikkala laadittavassa kehittämisselvi-

tyksessä, joka laaditaan osana Itä-Suomen liikennestrategian niin sanotun kakkoskorin hankkeiden tarkastelua.

3.2.4 Lähipalvelukeskukset

Aluerakennemallityössä lähipalvelukeskuksiksi määritettiin seudun taajamat, joissa on palveluita ja joiden palvelut pyritään turvaamaan jatkossakin. Näitä ovat käytännössä nykyiset ja entiset kuntakeskukset (Enonkoski, Heinävesi, Puumala, Rantasalmi, Savonranta ja Sulka).

Pää- ja seututeiden palvelutaso varmistetaan ympärivuotisesti ja –vuorokautisesti. Yksittäisiä liikenneturvallisuuden ongelmakohteita korjataan liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyn mukaisesti. Julkisen liikenteen esteettömät asiointiyhteydet sekä kysyntää vastaavat opiskelu- ja työmatkayhteydet turvataan lähipalvelukeskuksista Savonlinnaan. Yhteyksien järjestämisessä hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan alueen läpi kulkevaa pidempimatkaista liikennettä. Joukkoliikenteen palveluja tuetaan ohjaamalla niihin mahdollisuuksien mukaan kuntien lakisääteisiä kuljetuksia. Henkilöauto on pääasiallinen kulkumuoto lähipalvelukeskusten välillä.

Lähipalvelukeskuksiin tehty kevyen liikenteen laatukäytävämääritykset tarkennetaan ja väylien kunnossapitoa tehostetaan. Liikenneturvallisuusinvestoinnit keskitetään laatuikäytävälle. Kävelyn ja pyöräilyn suoriteosuutta kasvatetaan liikkumisen ohjauksen toimenpitein. Esteettömyys ja kaikkien liikkujaryhmien omatoimisen liikkumisen turvaaminen on lähipalvelukeskusten liikenneympäristöjen kehittämisen tärkein lähtökohta. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjuja sujuvoitetaan.

Kaikkia keskustoja kehitetään viihtyisiksi, esteettömiksi ja ihmisen mittaisiksi. Kehittämistoimenpiteitä toteutetaan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien pohjalta. Toimenpiteitä liitetään ELY-keskuksen alue- ja ylläpitourakoiden yhteyteen. ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyötä tiivistetään kunnossapidon suunnittelussa ja jatkossa myös hankinnassa.

Palvelukeskusten kehittämisessä pyritään ”kasvojenkohotukseen” ja kehittämisessä otetaan huomioon matkailun tarpeet. Keskustojen kokonaisvaltainen kehittäminen otetaan huomioon myös maantieverkon laajuuteen liittyvissä tarkasteluissa sekä kaikessa lähipalvelukeskusten maankäytön ja palveluiden suunnittelussa. Tarvittaessa toteutetaan tarkennettua suunnittelua varten muun muassa erillisiä esteettömyyskartoituksia. Viihtyisyyttä, turvallisuutta ja liikkumisen helppoutta korostetaan seudun markkinoinnissa yhdessä kävelyn ja pyöräilyn vahvan aseman kanssa.

3.2.5 Haja-asutusalueet

Maaseudulla liikkuminen perustuu pääasiassa henkilöautoon, mutta myös autottomien välttämättömät liikkumismahdollisuudet turvataan. Tieverkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan tehokkaalla ja tarpeisiin vastavalla kohdennetulla kunnossapidolla. Tiestön kunnossapidon suunnittelu yhteistyötä kehitetään ja priorisoidaan keskeisten matka- ja kuljetusketjujen näkökulmasta. Näitä ovat tällä hetkellä muun muassa koulukuljetukset, mutta jatkossa tulevat entistä enemmän korostumaan ikääntyneiden asiointimatkat ja matkailuliikenne. Jatkuvasti lisääntyvä vapaa-ajan asutus ja sen muuttuminen entistä enemmän ympärivuotiseksi asettavat myös uudenlaisia vaatimuksia tieverkon peruskunnossapidolle. Vapaa-ajan asunnot hajautuvat kuitenkin koko seudulle niin tasaisesti, että yksittäisiä täsmäkohteita on vaikea yksilöidä. Muuttuvien vaatimusten huomioon ottamiseksi määritetään jatkuvasti uusia vuorovaikutusmenetelmiä, jotta toimenpiteitä voidaan kohdentaa ja ajoittaa mahdollisimman tehokkaasti. Myös yksityisteiden kunnossapitoa kehitetään seudullisena yhteistyönä.

Kutsujoukkoliikennettä kehitetään tarpeiden pohjalta eri hallintokuntien yhteistyönä sekä mahdollisesti yhteistyössä Itä-Suomen muiden seutujen kanssa. Kakkosasukkaiden tarpeet selvitetään ja myös lomalaisista pyritään saamaan lisää käyttäjiä julkiseen liikenteeseen. Haja-asutusalueella sijaitsevien matkailukohteiden saavutettavuus turvataan ja liikennepalveluiden kehittämisessä otetaan huomioon matkailun erityisvaatimukset. Kimpakyytien järjestämismahdollisuuksia

tuetaan myös haja-asutusalueiden liikenteessä ja uusien teknologisten ratkaisujen käyttöönottoa tuetaan.

Kylät ja niiden erityistarpeet tarkastelleen erikseen liikennepalveluita ja tiestön kunnossapitoa suunniteltaessa. Maankäytön suunnittelulla ja matkailutoimintojen ohjauksella minimoidaan liikenneturvallisuusongelmien syntyminen.

3.2.6 Matkailu

Matkailuliikennettä on käsitelty ulkoisen saavutettavuuden osalta kappaleessa 3.2.1. Ulkoisten yhteyksien lisäksi matkailuliikenteen erityisvaatimukset otetaan huomioon kaikessa liikenteen kehittämisessä myös seudun sisällä. Savonlinnan keskustan ja lähipalvelukusten liikkumisympäristöjen kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota viihtyisyyteen ja matkailijoiden tarpeisiin. Esimerkiksi taajamasaneerausten yhteydessä pyritään toteuttamaan samanaikaisesti kokonaisvaltaisia taajamaympäristöjen "kasvojenkohotuksia".

Paljon liikennettä synnyttävien matkailuhankkeiden suunnittelun yhteydessä määritetään liikenteelliset vaikutukset. Liikenteen edellyttämien toimenpiteiden toteuttamisvastuista sovitaan ennen hankkeiden käynnistämistä.

Tämä edellyttää muun muassa sitä, että liikenteestä vastaavien organisaatioiden edustajat otetaan mukaan hankesuunnitteluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Mökkimatkailun tarpeet ja potentiaali otetaan huomioon tienpidon ja liikennepalvelujen suunnittelussa. Mökkien lisääntyvä käyttö kakkosasuntoina tuo entistä enemmän haasteita myös vähäliikenteisen tiestön talvikunnossapidolle. Savonlinnan seutu osallistuu aktiivisesti Itä-Suomen liikennestrategian jatkotoimenpiteenä toteutettavaan matkailuliikenteen erityistarpeita kartoittavaan selvitykseen. Selvityksen tuloksia hyödynnetään seudulla sekä tienpidon että julkisen liikenteen kehittämisessä.

Matkailuliikenteen kehittäminen linkitetään tiiviisti seudun matkailutuotteiden kehittämiseen ja markkinointiin. Tavoitteena on, että liikennepalvelut mielletään osaksi kokopalvelukokonaisuutta ja matkailutuotteet on suunniteltu keskeisimpien kohderyhmien osalta ns. kotoa-kotiin -palveluna. Palvelukokonaisuuteen kuuluisivat sekä matkat seudulle että liikkumispalvelut seudun matkailukohteiden välillä. Tämä tukisi myös seudun matkailuyritysten yhteistyötä ja helpottaisi erilaisten palvelukokonaisuuksien kehittämistä ja markkinointia.

Kuva: Christel Kautiala



3.3 Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

3.3.1 Seudun ulkoiset kuljetukset

Seudun ulkoisilla kuljetuksilla tarkoitetaan tässä strategiassa seudulle tulevia ja seudulta lähteviä kuljetuksia ja niihin liittyvää logistiikkaa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä lähtökohtana ovat koko toimitusketjut ja niiden kehittäminen, mutta painopisteenä ovat seudun kannalta keskeiset kuljetusketjut. Näitä ovat Savonlinnan seudulla esimerkiksi suurten vientiyritysten toimituskuljetukset sekä seudulle tulevat raaka-ainekuljetukset.

Väyläverkon kehittämisessä otetaan huomioon pitkällä tähtäyksellä muun muassa Keskipohjolan kuljetuskäytävään liittyvät tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet sekä muut kansainvälisiin kuljetuskäytäviin liittyvät hankkeet. Lyhyellä tähtäyksellä varmistetaan seudun keskeisten yritysten kannalta tärkeät yhteydet satamiin (mm. raideyhteys Kaskisten satamaan).

Päätiestön kunnossapito säilytetään korkeatasoisena ja talvihoidon tasalaatuisuutta parannetaan. Ulkoiseen saavutettavuuteen liittyvät periaatteet on kuvattu kohdassa 3.2.1.

Itä-Suomen terminaaliverkon kehittämisessä otetaan huomioon Savonlinnan seudun tärkeiden toimialojen, metsä- ja metalliteollisuuden sekä bioenergia-alan tarpeet.

Eri kuljetusmuotojen vahvuuksia hyödynnetään elinkeinoelämän tarpeiden pohjalta. Sisävesiliikennettä kehitetään Itä-Suomi-tasolla paitsi sulan ajan liikennemuotona myös ympärivuotisen meritieyhteyden mahdollisuudet selvittäen. Erityisesti painotetaan Saimaan syväväylän merkitystä ja potentiaalia vientikuljetuksille sekä Savonlinnan roolia Itä-Suomen kuljetusjärjestelmän solmupisteenä. Junakuljetusten kysyntää lisätään ja palveluja kehitetään uusilla toimintamalleilla.

Logistiikkatoimintojen kehittämisellä tuetaan seudun vetovoimaisuutta investointiympäristönä. Logistiikkatoimintoja keskitetään esimerkiksi Pääskylahden teollisuus- ja yritystoimintojen alueelle. Logistiikka-alueen kehittämispotentiaali selvitetään ja alueelle

laaditaan kehittämissuunnitelma laajassa yhteistyössä seudun toimijoiden ja Itä-Suomen muiden seutujen kanssa. Venäjän markkinoiden kasvava potentiaali otetaan huomioon Savonlinnan seudun logistiikkatoimintojen kehittämisessä.

3.3.2 Seudun sisäiset kuljetukset

Seudun sisällä keskeisiä kuljetusketjuja ovat raakapuun ja metsäbioenergian kuljetukset sekä seudun jakelukuljetukset. Näiden kaikkien palvelutason turvaamisessa korostuvat vähäliikenteisen tiestön kunto ja kunnossapito. Vähäliikenteisen tiestön kunnossapitoa kehitetään erityisesti metsäteollisuuden ja bioenergia-alan kannalta tärkeällä verkolla kohdentamalla ja ajoittamalla toimenpiteitä kuljetusten kannalta optimaalisesti. Tiestön kunnossapitoon liittyvää informaatiota ja yhteistyötä kehitetään etenkin tienpidon alueurakoiden kilpailutuksen valmisteluvaiheessa.

Seudun sisäisiä kuljetuksia tehostetaan luomalla mahdollisuudet erityisesti haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämiselle. Tämän merkitys korostuu Savonlinnan seudulla, jossa vesistöjen rikkoma maasto lukuisine losseineen aiheuttaa lähes saaristokuntien kaltaisia haasteita kuljetuksille. Pääskylahden logistiikka-alueita kehitetään seudun sisäisten kuljetusten solmupisteenä. Seudun pienten ja keskisuurten yritysten logistiikkayhteistyötä ja -osaamista kehitetään itäsuomalaisena seutujen välisenä yhteistyönä.

Kaupunkilogistiikka otetaan huomioon Savonlinnan keskustan kehittämisessä. Tämä tarkoittaa esimerkiksi keskeisten kohteiden lastaus- ja purkupaikkojen ottamista huomioon suunnittelussa ja toteutuksessa.



3.4 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

Liikenne on tukitoiminto, jolla mahdollistetaan osaltaan erilaiset ihmisten ja yritysten kannalta tärkeät toiminnot. Liikennejärjestelmän kehittämisresurssien vähetessä palvelutason ylläpitäminen ja kehittäminen edellyttävät entistä vahvempaa priorisointia ja resurssien kohdentamista entistä tehokkaammin tärkeimpiin ”ydintoimintoihin”. Liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen osallistuvat useat organisaatiot ja toimijat, joilla on perinteisesti ollut hyvin selkeät roolit. Resurssien entistä tehokkaampi ohjaaminen edellyttää näiden roolien kyseenalaistamista. Lähtökohtana tulee olla käyttäjätarpeet ja yhteiset resurssit tulee pystyä suuntaamaan niiden täyttämiseen. Savonlinnan seudulla tämä tarkoittaa tehokkaan liikenteeseen liittyvän asiakas- ja sidosryhmävuorovaikutuksen käynnistämistä sekä seudun sisällä että seudun osallistumista yhteisesti hyväksytyin periaattein ja priorisoinnein alueelliseen ja kansalliseen liikennejärjestelmätyöhön.

Alueiden käytön ja liikenteen suunnittelu ja toteutus sovitetaan yhteen kaikilla suunnittelu- ja päätöksentekotasolla. Yhteensovittamisessa otetaan huomioon ikä-, palvelu- ja elinkeinorakenteessa tapahtuvat muutokset. Keskeisenä toimintaperiaatteena on aluerakennemalli- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien seurannan linkittäminen ja liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden

yhdistäminen aluerakennemallin toteuttamisohjelmaan.

Seudulla tehtävä liikennejärjestelmätyö perustuu jatkuvaan organisaatioiden väliseen yhteistyöhön sekä asiakas- ja päätöksentekijävuorovaikutukseen. Seudun asukkaiden ja yritysten kanssa tehtävän vuorovaikutuksen tehostamiseksi kehitetään jatkuvasti uusia käytäntöjä. Osapuolten toimintasuunnitelmat perustuvat jatkossa ajantasaiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja aiesopimukseen.

Liikennejärjestelmätyö linkitetään systemaattisesti päätöksentekoon. Toiminnan suunnittelussa otetaan huomioon myös henkilöresurssien rajallisuus. Työn tukemiseksi hankitaan asiantuntijapalveluita pitkäjänteisesti tehokaina kokonaisuuksina. Seudun kunnat osallistuvat Itä-Suomen kaupunkiseutujen ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen yhteistyössä kilpailuttamaan seudulliseen liikennejärjestelmäkoordinaattorihankkeeseen sekä Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijahanketta ja hyödyntävät niiden resurssit tehokkaasti.

Toimintaympäristön seuranta ja siihen reagointi liitetään muuhun seudun strategiseen kehittämiseen ja liikennejärjestelmän tilan seuranta käynnistetään Itä-Suomen seutujen välisenä yhteistyönä.

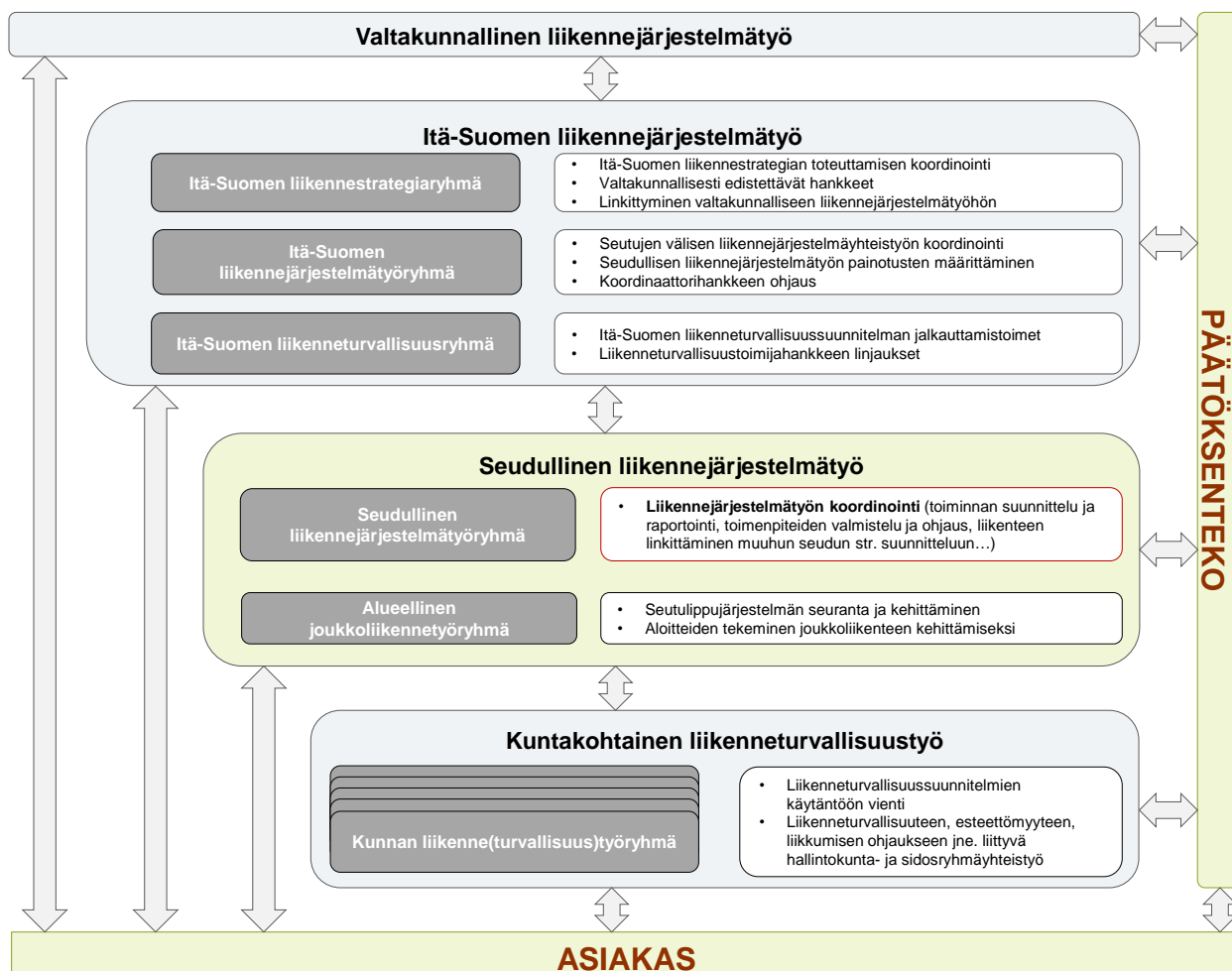
Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä koordinoi liikennejärjestelmätyötä sekä seudulla että osallistumista maakunta- ja Itä-Suomi-tason yhteistyöhön. Liikennettä käsittelevien työryhmien toiminta sovitetaan yhteen sekä varmistetaan toiminnan tehokkuus ja vaikuttavuus vuosisuunnittelulla ja selkeiden vaikuttavuuden mittareiden määrittelyllä. Kuntien liikenneturvallisuustyö, liikkumisen ohjaus ja joukkoliikenneasiat kytketään tiiviisti yhteen (viisaan liikkumisen tukeminen) ottaen huomioon tulevat kuntarakenteen muutokset.

Avoin joukkoliikenne sekä kuntien henkilökuljetukset suunnitellaan ja hankitaan kokonaisuutena, joka palvelee kustannustehokkaasti ja yhtenäisin periaattein kaikkia seudun asukkaita. Jatkossa tavoitteena on yhdistää myös Kelan kuljetuksia samoihin liikennepalveluihin. Julkisen liikenteen palvelutaso suunnitellaan ja hankinnat toteutetaan joukkoliikenneviranomaisten yhteistyönä seudullisena kokonaisuutena. Liikennöitsijöiden asiantuntemus

hyödynnetään liikennöinnin suunnittelussa. Liikennöintisopimuksia laadittaessa pyrkimyksenä ovat mallit, jotka motivoivat yrityksiä palveluiden kehittämiseen. Joukkoliikenteen markkinointia ja palvelujen kehittämistä vastuutetaan liikennöitsijöille.

Liikenneturvallisuus, esteettömyys ja liikkumisympäristöjen selkeys ovat kaiken liikenneympäristön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtia. Seudulle määritellään jatkossa kaikkia kulkumuotoja koskevat yhteiset, kuntatasolla sovellettavat liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet. Toimenpiteet on määritetty liikenneturvallisuussuunnitelmissa ja periaatteet otetaan huomioon toimenpiteiden tarkemmassa ohjelmoinnissa.

Toimenpiteiden toteutumista seurataan seudullisesti. Seudun liikenteellisiä vahvuuksia korostetaan seudun markkinoinnissa yhdessä kävelyn ja pyöräilyn vahvan aseman kanssa.



Kuva 4. Liikennejärjestelmätyön toimintamalli.

4 TOIMENPIDEOHJELMA

4.1 Yleistä

Toimenpideohjelman lähtökohtana on, että Savonlinnan seutu sitoutuu osaltaan Itä-Suomen liikennestrategian toteuttamiseen ja osallistuu Itä-Suomen seutujen väliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön. Seudulle nimetään liikennejärjestelmätyöryhmä, joka tulee jatkossa vastaamaan toimenpiteiden valmistelusta ja käytäntöön viennistä. Työryhmän vastuut ja valtuudet määritellään tarkemmin tämän suunnitelman pohjalta laadittavassa aiesopimuksessa. Lähtökohtana on, että työryhmä vastaa organisaatioiden yhteistyötä edellyttävien toimenpiteiden valmistelusta ja käytäntöön viennistä aiesopimuksen linjausten mukaisesti. Asioita viedään päätöksentekoon tarvittaessa ja aiesopimus pidetään ajan tasalla. Myös jatkuva kytkentä aluerakennemallin toimenpideohjelmaan varmistetaan.

Lähivuosien toimenpidesuunnitelman aikajänne on viisi vuotta ja se toimii laadittavan seudullisen aiesopimuksen runkona.

Toimenpiteet ovat toteutettavissa pääosin seudulla päätettävissä olevin resurssein. Lisäksi toimenpideohjelmassa on listattu valtakunnallisesti edistettävät, seudun kannalta keskeiset hankkeet ja toimenpiteet. Tarkemmat, esimerkiksi kevyen liikenteen väyliin ja muihin liikenneympäristön parantamiseen liittyvät toimenpiteet on kirjattu kuntakohtaisiin liikenneturvallisuussuunnitelmiin.

Seuraavassa kappaleessa on kuvattu lyhyesti toimenpiteiden sisältöä. Hankkeet ja toimenpiteet tarkentuvat aiesopimuksen laadinnan yhteydessä ja niiden tarkempi ohjelmointi, toteuttamistapa, kustannusjako jne. tehdään seudullisen liikennejärjestelmätyön puitteissa. Päätökset toimenpiteiden toteuttamisesta ja niiden kustannusjaosta tehdään tapauskohtaisesti.

1. VALTAKUNNALLISESTI EDISTETTÄVÄT KÄRKITOIMENPITEET

Toimenpide	Kustannusarvio
Säännöllisen lentoliikenteen jatkuvuuden ja lentoaseman toiminnan varmistaminen	noin 1,6 M€/vuosi
Valtatien 14 parantaminen Savonlinnan keskustassa, 3. vaihe	noin 50 M€

2. JATKUVAA EDUNVALVONTAA EDELLYTTÄVÄT TOIMENPITEET

Toimenpide	Kustannusarvio
Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen henkilöliikenteelle	
Karjalan radan junaliikenteen nopeuttaminen ja matkaketjujen sujuvoittaminen	
Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen välillä Savonlinna-Pieksämäki	noin 1 M€/vuosi
Valtatien 14 välin Juva-Parikkala kehittäminen	
Keski-Pohjolan kuljetuskäytävän kehittäminen	
Sisävesikuljetusten potentiaalin huomioon ottaminen toimintojen sijoittelussa	

3. KESKEISET ALUEELLISESTI EDISTETTÄVÄT/TOTEUTETTAVAT TOIMENPITEET

Toimenpide	Ajoitus	Valmisteluvastuutaho
Yhteistyö ja uudet toimintamallit		
Sovittujen toimenpiteiden toteuttamisen ja seurannan varmistaminen		POS-ELY, kunnat
seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän perustaminen	2013	kaikki
Itä-Suomen liikennejärjestelmäkoordinaattorihankkeeseen osallistuminen	2013-	POS-ELY, kunnat
kuntien liikenneturvallisuustyö aktivointi (liikenneturvallisuustoimijahanke)	jatkuvaa	POS-ELY, kunnat
Seutujen välisen logistiikan kehittämis-yhteistyön käynnistäminen Itä-Suomessa	2014-	Savonlinnan yrityspalvelut
Aluerakennemallin toteuttamisen tukeminen	jatkuvaa	Seudun Ij-työryhmä
Väylien kunnossapito		
Tienpidon alueurakoiden sisällön kehittäminen (mm. liikenneympäristöjen pienten kehittämistoimenpiteiden sisällyttäminen Juvan alueurakkaan)	jatkuvaa	POS-ELY
Kuntien ja ELYn vuorovaikutuksen kehittäminen tienpidon alue- ja ylläpitourakoiden valmistelussa	jatkuvaa	Seudun Ij-työryhmä
Täsmäkunnossapidon tehostaminen elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta	jatkuvaa	POS-ELY
Kevyen liikenteen laatuikäytävien kunnossapidon yhtenäistäminen	jatkuvaa	Seudun Ij-työryhmä
Kuntien kadunpito-yhteistyön kehittäminen	jatkuvaa	Seudun Ij-työryhmä
Yksityistieavustusperiaatteiden yhtenäistäminen	2015-	Seudun Ij-työryhmä
Logistiikka		
Pääskylahden logistiikka-alueen tarve- ja toteutettavuusselvitys	2014	Savonlinnan yrityspalvelut
Haja-asutusalueiden jakelukuljetusten yhdistämisen hankkeistaminen	2015	Savonlinnan yrityspalvelut
Joukkoliikenne ja kuntien henkilökuljetukset		
Helminauhavyöhykkeen laatuikäytävämäärittely ja toimenpiteiden ohjelmointi	2014	Savonlinnan kaupunki, POS-ELY
Henkilöliikenteen kehittämistoimenpiteiden seudullinen hankkeistaminen (kohdennettuja ja konkreettisia palvelutasoon vaikuttavia toimenpiteitä)	2015-	Seudun Ij-työryhmä
Viisaan (turvallinen, terveellinen, taloudellinen, kestävä) liikkumisen kehittämisstrategia ja -ohjelma		
Keskustojen turvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden kehittämisohjelma (liikenneympäristön kehittäminen):		
kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien I vaiheen toimenpiteiden toteuttaminen	2013-2015	POS-ELY, kunnat
Olavinkadun liikenneturvallisuuden parantaminen ja katu-ympäristön kehittäminen	2013-2017	Savonlinnan kaupunki
maankäytön suunnitelmien auditointi viisaan liikkumisen näkökulmasta	jatkuvaa	Seudun Ij-työryhmä
joukkoliikenneinfran kehittämistoimenpiteet (laatuikäytävät, solmupysäkit)	2014-	POS-ELY, kunnat
Kasvatus, valistus, tiedotus, motivointi:		
kuntien henkilöstön sekä muiden suurten työpaikkojen liikkumisenohjaustoimenpiteet	2014-	Seudun Ij-työryhmä
valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen	2014-	Seudun Ij-työryhmä
Tietoliikenteen kehittäminen		
Laajakaistahankkeiden toteuttaminen		
Kuntien ja valtion sähköisten palvelujen kehittäminen		
Etätyömahdollisuuksien kehittäminen		

4.2 Yhteistyö ja uudet toimintamallit

Jatkuva liikennejärjestelmätyö on välttämättömyydenä, jotta liikenteen kehittämisellä pystytään vastaamaan nopeasti ja tehokkaasti toimintaympäristön muutoksiin. Itä-Suomessa on jo pitkälle viety toimintamalli, jonka aluerajaukset perustuvat työssäkäyntialueisiin. Seudullisen liikennejärjestelmätyön toimintamalleja kehitetään jatkuvasti osana Itä-Suomen liikennejärjestelmän strategista kehittämistä. Savonlinnan seutu liittyy Itä-Suomen seutujen väliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön ja osallistuu jatkossa aktiivisesti työn kehittämiseen. Savonlinnan seudun kunnat liittyvät seutujen yhteistyönä hankittuun Itä-Suomen seudulliseen liikennejärjestelmäkoordinaattorihankkeeseen sekä hyödyntävät tehokkaasti kuntakohtaisen liikenneturvallisuustyön tukemiseksi kilpailutettua Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijahanketta.

Ensimmäinen toimenpide on **seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän perustaminen** ja resursointi. Työryhmän pohjana on tämän suunnitelman laadinnan ohjausryhmä. Savonlinnan kaupungin edustaja toimii työryhmän puheenjohtajana. Työryhmä on luonteeltaan asiantuntijaryhmä, jossa ovat edustettuna monipuolisesti eri liikenteeseen liittyvien sektorien asiantuntemus ja kattava paikallistuntemus. Työryhmän kokouksia painotetaan liikenteen eri osa-alueisiin ja taustaorganisaatioista osallistuvat kokouksiin aina asioita parhaiten tuntevat henkilöt.

Liikennejärjestelmätyöryhmän vastuut ja valtuudet sovitaan seudullisessa liikennejärjestelmän kehittämisen aiesopimuksessa. Keskeisin tehtävä on toimenpiteiden valmistelu ja ohjaaminen aiesopimuksen toteuttamisen varmistamiseksi.

Seudulliseen liikennejärjestelmätyön organisointiin liittyy oleellisesti myös **liikenteeseen liittyvän seudullisen yhteistyön toimintamallin luominen**. Esimerkiksi liikenneturvallisuus-, joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmätyöryhmien toiminnan yhteensovittaminen tulee varmistaa siten, että toiminta on tehokasta kaikkien taustaorganisaatioiden näkökulmasta. Samalla tulee varmistaa riittävä tiedonkulku. Pohjana ovat Itä-Suomen muilla

seuduilla sovelletut toimintamallit, jotka sovitetaan seudulla olemassa oleviin yhteistyön malleihin.

Yhtenä osana seudullisen työn organisointia on **liikennejärjestelmätyön liittäminen tiiviisti maankäytön suunnitteluun** ja siihen liittyvään seudulliseen yhteistyöhön. Toimintamallit määritellään aluerakennemallityön toteutussuunnitelman yhteydessä. Yhtenä mahdollisuutena on aluerakennemallin ja liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan vastuuttaminen samalle työryhmälle vastavasti kuin Mikkelin seudulla. Matkailuliikenteen kehittäminen linkitetään muun muassa matkailuvyöhykkeiden kehittämissuunnitteluun ja muihin aluerakennemallin pohjalta laadittaviin matkailun kehittämishankkeisiin.

Kuntien eri hallintokuntien tarpeet otetaan huomioon liikennepalveluiden suunnittelussa. Ensin painopiste on avoimen joukkoliikenteen ja koulukuljetusten yhteen sovittamisessa. Jatkossa yhteistyötä laajennetaan muiden hallintokuntien kuljetuksiin ja pidemmällä aikavälillä myös Kela-kuljetuksiin (edellyttää valtakunnan tason toimia). Mahdollisista seudullisista yhteistyömalleista julkisen henkilöliikenteen suunnittelussa ja hankinnassa sovitaan, kun Savonlinnan henkilölogistiikan organisointimallista ja käytännöistä on saatu kokemuksia. **Valmiudet ja alustavat toimintamallit seudullisen henkilölogistiikkayhteistyön aloittamiseksi määritetään**, jotta toiminta voidaan käynnistää joustavasti valtakunnallisten linjausten niin edellyttäessä.

Osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä seudulla **käynnistetään liikennejärjestelmän tilan seuranta**. Periaatteet ja mittarit määritetään valtakunnallisten ja Itä-Suomi -tason periaatteiden mukaisesti. Tilan seurannan tavoitteena on varmistaa osaltaan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden saavuttaminen ja mitata liikennejärjestelmätyön tehokkuutta. Tilan seuranta tehdään samoilla kriteereillä kaikilla Itä-Suomen kaupunkiseuduilla, mikä mahdollistaa seudullisen vertailun sekä luo samalla taustatietoa myös valtakunnalliseen edunvalvontaan.

Tavaraliikenteen ja logistiikan osalta liikennejärjestelmätyn toimintamallit ovat vasta hahmottumassa. Elinkeinoelämän näkökulmasta aluerajaukset eivät ole niin luontevia kuin ihmisten liikkumisessa. Suurten logistiikkayritysten toimintamallit ovat kansainvälisiä tai valtakunnallisia, joita ei optimoida seutujen näkökulmasta. Kansainvälisillä yrityksillä on omat logistiikkajärjestelmät, joita optimoidaan koko konsernin näkökulmasta. Seudullisella liikennejärjestelmätyn ei siten voida juurikaan vaikuttaa isoihin toimijoihin. Roolina on lähinnä pyrkiä varmistamaan keskeisten kuljetusketjujen palvelutaso seudulla.

Seudullisen liikennejärjestelmätyn roolia kehitetään pienten ja keskisuurten yritysten logistiikkatoimintojen tukemiseksi. Keskeisenä toimijana on Savonlinnan yrityspalvelut ja lähtökohtana on seutujen välisen logistiikan kehittämissyhteistyön käynnistäminen Itä-Suomessa. Savonlinnan seutu tulee ottamaan roolia yhteistyön käynnistämisessä.

4.3 Väylien kunnossapito

Päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan koko tieverkolla. Maanteiden kunnossapitoa kehitetään lisäämällä vuorovaikutusta ottaen huomioon seudun elinkeinoelämän kuljetusten ohella ihmisten liikkumiseen liittyvät tarpeet. Kunnossapitotoimenpiteet linkitetään siten, että tienpitäjän vaihtumiskohdat eivät näy kunnossapidon tai pintakunnon laatutassossa. Tämä otetaan huomioon etenkin kevyen liikenteen laatukäytävien kunnossapidossa. Maanteiden osalta tehokkain vaihe tienpidon sisällön kehittämiselle, kuten kunnossapidon priorisoinnille, täsmähoitokohteiden määrittämiselle ja pienten liikenneympäristön kehittämistimenpiteiden ohjelmoinnille on alueurakoiden kilpailutus. Seudulla seuraavana kilpailutuksessa on Juvan alueurakka, johon kuuluu suunnittelualueelta Rantasalmen kunnan alueella oleva maantieverkko. Muiden kuntien maantieverkko kuuluu Savonlinnan alueurakkaan, joka kilpailutetaan seuraavan kerran vuonna 2017.

Valtakunnallisten linjausten perusteella vähäliikenteiselle verkolle osoitettavat resurssit pysyvät jatkossakin niukkoina. Tämä edellyttää käytettävissä olevien resurssien entistä tehokkaampaa kohdentamista. Lähtökohtana kohdentamisessa tulee pitää edellä esitettyjen elinkeinoelämän tarpeiden ohella

myös ihmisten liikkumiseen liittyvien, niin vakituisten, vapaa-ajan asukkaiden kuin matkailijoiden tarpeita. Tarkemmat toimenpiteet määritetään Itä-Suomen liikennestrategian jatkotoimenpiteinä toteutettavien vähäliikenteisen tieverkon kehittämistä sivuavien, mm. bioenergiatalouteen, matkailuliikenteeseen, maatalouden kuljetuksiin ja raakapuuvirtoihin liittyvien selvitysten pohjalta.

Kevyen liikenteen laatukäytävien kunnossapito yhtenäistetään seudun taajamissa ja keskeisimmillä työmatkaliikenteen yhteyksillä. Myös kuntien kadunpitoyhteistyötä kehitetään ja yksityistieavustusperiaatteita yhtenäistään seudullisesti. Tarkasteluissa kiinnitetään erityisesti huomiota yksityistiellosseihin, jotka ovat yksi seudun erityispiirre.

4.4 Logistiikka

Pääskylahden logistiikka-alueelle laaditaan tarve- ja toteutettavuusselvitys. Selvitys aloitetaan kartoittamalla kaikkien kuljetusmuotojen osalta mahdollisia kuljetusvirtoja, joille Savonlinnan logistiikka-alue toisi lisäarvoa. Potentiaalin selvittämisessä otetaan huomioon muun muassa kansainväliset kuljetuskäytävät sekä Savonlinnan rooli Itä-Suomen kuljetusjärjestelmän solmupisteenä. Yhtenä painopisteenä ovat vesikuljetukset ja Savonlinnan syväsataman potentiaali vientisatamana itäsuomalaisille ja venäläisille vientikaupan toimijoille. Tämän jälkeen selvitetään alueen soveltuvuus toimia seudun logistisena keskuksena, yritysten ja yhteisöjen halukkuus ja sitoutuminen alueen toteuttamiseen sekä minkälaisia toimintoja alueella tulisi olla. Selvityksessä tarkastellaan muun muassa alueen sisäistä toiminnallista rakennetta, liikenneväyliä, ulkoisia kuljetusyhteyksiä sekä alueen rakentamisen kustannuksia. Lisäksi selvitetään mahdollisia toimintaprofiileja alueen kehittämiseksi ja alueen markkinoinnin tukemiseksi. Selvityksen pohjalta voidaan tehdä tarvittavat aluevaraukset logistiikkatoimintoja varten. Pääskylahden lisäksi työssä kartoitetaan myös muut mahdolliset logistiikka-alueen sijaintimahdollisuudet.

Haja-asutusalueiden jakelukuljetusten yhdistäminen hankkeistetaan. Hanke toteutetaan seudullisen elinkeinoyhtiön koordinoimana. Hankkeessa hahmotetaan mahdollisia kuljetusten ja logistiikan yhteistoimintamalleja haja-asutusalueiden yrittäjille tuotteiden jakelua ja raaka-aineiden hankintakuljetuksia varten sekä kartoitetaan yhteistoiminnasta kiinnostuneet yritykset. Yhteistyöhön halukkaat yritykset etsitään yrityshaastatteluiden avulla. Yhteistoimintaan valitaan toimialoiltaan keskenään soveltuvia yrityksiä. Yritysten ei välttämättä tarvitse edustaa samaa toimialaa, mutta tavaravirrat ja logistiikkatoiminnot tulee kuitenkin olla yhdisteltävissä. Mukaan lähtevät yritykset ja toimijat muodostavat verkoston, jolle luodaan alustava toimintamalli kuljetusten yhdistelyä varten. Toimintamallin avulla verkosto jatkaa toimintamallin kehittämistä ja siirtyy konkreettiseen yhteistoiminnan muodostamiseen.

Logistiikan kehittämisessä hyödynnetään kattavasti myös älyliikenteen mahdollisuudet.



4.5 Joukkoliikenne ja kuntien henkilökuljetukset

Kaukoliikenteen palvelutasoa ja houkuttelevuutta parannetaan osana valtakunnallista joukkoliikenteen kehittämistä. Savonlinna-Helsinki lentoyhteyden lisäksi kehitetään myös muita liityntäyhteyksiä kansainväliseen liikenneverkkoon. Liityntäyhteyksiä kansainväliseen liikenneverkkoon edistetään tarvittaessa esimerkiksi niin, että järjestetään linja-autoliikenteellä aamupikavuoroyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Liityntäyhteydet Pietarin liikenteeseen hoidetaan junalla, juna-bussi-yhdistelmällä tai bussilla. Ensisijaisesti junavuorojen aikatauluja sovitetaan yhteen niin, että Parikkalan vuorot kohtaavat Allegron sujuvammin. Tämä edellyttää taajamajunaliikenteen uudelleen aikatauluttamista Parikkalan ja Savonlinnan välillä ja Karjalan radalla. Näiden lisäksi varaudutaan mahdollisuuteen hankkia myös suora yhteys bussilla, mikäli liityntäyhteyksiä ei synny riittävästi junavuoroilla tai markkinaehtoisella bussiliikenteellä.

Kaukoliikenteen liityntäyhteyksien kysyntä selvitetään ja selvityksen pohjalta järjestetään kysyntää vastaavat liityntäyhteydet lähipalvelukeskuksista joko aikataulutettuna reittiliikenteenä tai kutsuohjattuna liikenteenä. Kaukoliikenneyhteyksien informaatiota kehitetään siten, että asiakas mieltää liityntäyhteydet osaksi matkaketjuja (esimerkiksi Enonkoski-Helsinki).

Julkisen liikenteen kehittäminen liitetään entistä tiiviimmin osaksi seudun matkailun kehittämistä ja siihen liittyvää yhteistyötä. Matkailualan, liikenteenharjoittajien ja joukkoliikenneviranomaisten yhteistyönä innovoidaan matkailijoiden tarvitsemia uusia joukkoliikennepalveluita. Lähtökohtana toimivat matkailuyritysten ja matkailijoiden tarpeet. Matkailijoille tarjotaan ”palvelupaketteja”, joissa liikennepalvelut ovat osa matkailutuotetta.

Savonlinnan paikallisliikennettä kehitetään pitkäjänteisesti. Rahoituksessa varaudutaan vähintään nykyisen palvelutason

säilyttämiseen, mikä edellyttää todennäköisesti nykyistä enemmän kaupungin rahoitusta. Liikenne kilpailutetaan riittävän pitkillä sopimuksilla. Kilpailuttamiskriteerit määritetään huolella ja laatukriteereiden suhteen tehdään tietoisia valintoja. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että rahoitus suunnataan ensisijaisesti lisätarjontaan/lipun hintojen alentamiseen. Paikallisliikenteen ja palveluliikenteen suunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä koulujen ja sosiaalitoimien kanssa.

Yhteysväleille Savonlinna-Kerimäki ja Savonlinna-Punkaharju laaditaan joukkoliikenteen laatuikäytävien kehittämissuunnitelma ja käynnistetään kehittämis-toimet sekä infraan että liikennepalveluihin. Joukkoliikenteen palvelutaso joukkoliikennedyöhykkeellä määritetään jatkossakin tavoitteelliseksi. Liikennepalvelujen kehittäminen liitetään tiiviisti aluerakennemallin toteuttamisohjelman laadintaan ja helminauhataajamavyöhykkeen kehittämiseen.

Lippujärjestelmää kehitetään mahdollisimman kattavasti eri tavoin järjestetyissä joukkoliikennepalveluissa sopivaksi (yhteensopivuus myös tarjontaa täydentävään pittempimatkaiseen liikenteeseen). Valtakunnallisten lipputuotteiden ja maksujärjestelmien kehittämishankkeiden tuloksia sovelletaan seudulla ennakoluulottomasti.

Lähipalvelukeskuksissa bussiliikenteen kehittämisen lähtökohdan muodostaa Pohjois-Savon ELY-keskuksen palvelutasomäärittely ja liikenteen järjestämistapa. Järjestämistapaselvitys on valmistumassa tämän raportin kirjoittamisen aikaan ja ELY-keskus tarkentaa palvelutasomäärittelyn kevään 2013 aikana. Liikennepalvelut suunnitellaan kuntien ja ELYn yhteistyönä. Aamun ja iltapäivän perusyhteyksiä järjestetään Savonlinnaan tarpeen mukaan. Koululaisvuorot järjestetään avoimena joukkoliikenteenä.

Matkaketjuja sujuvoitetaan kehittämällä kevyen liikenteen olosuhteita lähipalvelukeskuksesta sekä keskeisiltä asunto- ja työpaikka-alueilta joukkoliikenteen reiteille. Tärkeimmät pyöräilyn ja joukkoliikenteen **solmupysäkit määritetään ja niiden kehittäminen ohjelmoidaan** ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyönä.

Seudullista kutsu- ja palveluliikennejärjestelmää kehitetään Itä-Suomen kutsujoukkoliikenneselvityksen tulosten pohjalta. Lähipalvelukeskuksista tarjotaan esteettömät asiointimahdollisuudet Savonlinnaan vähintään 1-2 krt/vk. Sosiaalitoimen

kuljetuksia yhdistetään mahdollisuuksien mukaan samaan kokonaisuuteen. Kutsujoukkoliikenteen kehittämisessä otetaan huomioon matkailun ja kakkosasukkaiden tarpeet. Matkailijoista ja lomailijoista pyritään houkuttelemaan uusia käyttäjiä joukkoliikenteeseen. Haja-asutusalueilla toteutetaan asiointitaksipalveluita kylälaisten ja alueiden aloitteista ja mahdollisia uusia tarpeita kartoitetaan seudullisena yhteistyönä. Myös haja-asutusalueiden koulukuljetukset järjestetään mahdollisuuksien mukaan kaikille avoimena liikenteenä.

4.6 Viisaan liikkumisen kehittämisstrategia ja -ohjelma

Viisaalla liikkumisella tarkoitetaan turvallista, terveellistä, taloudellista ja kestävää liikkumista. Tärkeimpänä toimenpiteenä on viisaaseen liikkumiseen kannustaminen erilaisin liikkujaryhmäkohtaisin toimenpitein. Kuntien eri hallintokuntien liikennevalistustyö organisoidaan ja resursoidaan liikenneturvallisuussuunnitelmien pohjalta. Työn tukena hyödynnetään Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijahanketta.

Kuntien henkilöstölle sekä muille suurille työpaikoille laaditaan liikkumisenohjaussuunnitelmat. Seurojen ja järjestöjen liikennekasvatustyötä tuetaan. Seudun hankkeille haetaan valtakunnallista rahoitusta hankehaakujen ja erilaisten pilotoitien kautta.

Seudulle laaditaan keskustojen turvallisuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden kehittämisohjelma. Lähtökohtana ovat kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat ja niiden ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden ohjelmointi ja toteuttaminen.

Savonlinnan keskustan kehittämissuunnitelmat ja kaikki seudun keskeiset maankäytön suunnitelmat auditoidaan viisaan liikkumisen näkökulmasta.

Sekä joukko- että kevyen liikenteen laatukäytävälle ohjelmoidaan kehittämistoimenpiteet.

Rajaliikenteelle suunnattua liikenneturvallisuustiedotusta lisätään.

4.7 Valtakunnallisesti edistettävät hankkeet ja toimenpiteet

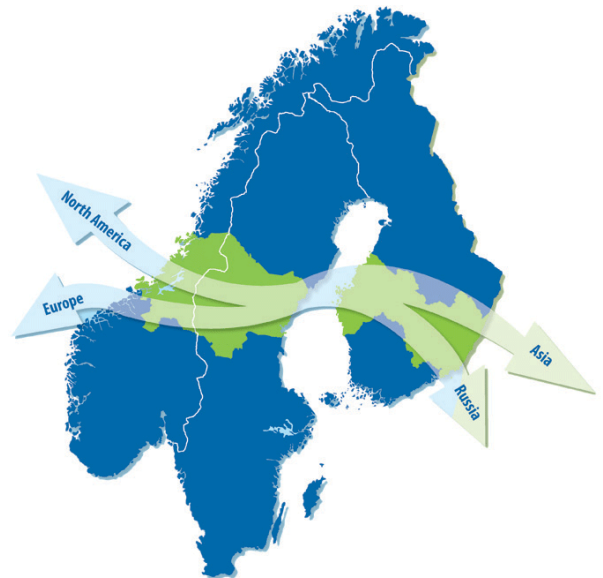
Savonlinnan seudun ulkoiseen saavutettavuuteen, kaupunkikeskustan kehittämiseen ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn liittyvien tavoitteiden toteuttaminen edellyttää merkittäviä liikenteeseen liittyviä valtakunnallisia panostuksia. Näistä **tärkeimpiä ovat valtatie 14 kehittämissankkeen loppuunsaattaminen Savonlinnan kohdalla ja lentoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen.**

Lentoliikenteen jatkuvuus turvataan yhdessä valtion kanssa. Toimenpiteet tarkentuvat parhaillaan käynnissä olevan valtakunnallisen lentoliikennestrategian laadinnan yhteydessä. Lentoliikenteen jatkuvuus tulee varmistaa myös ennen lentoliikennestrategian valmistumista. Lentoliikenteen varmistamisen lisäksi järjestetään lentovuoroilta liityntäyhteyksiä Savonlinnan keskustaan ja joukkoliikenneväylykelle (kutsuliikenteenä). Jatkossa tavoitteena on ovelta ovelle matkaketti ja yksi lipun hinta.

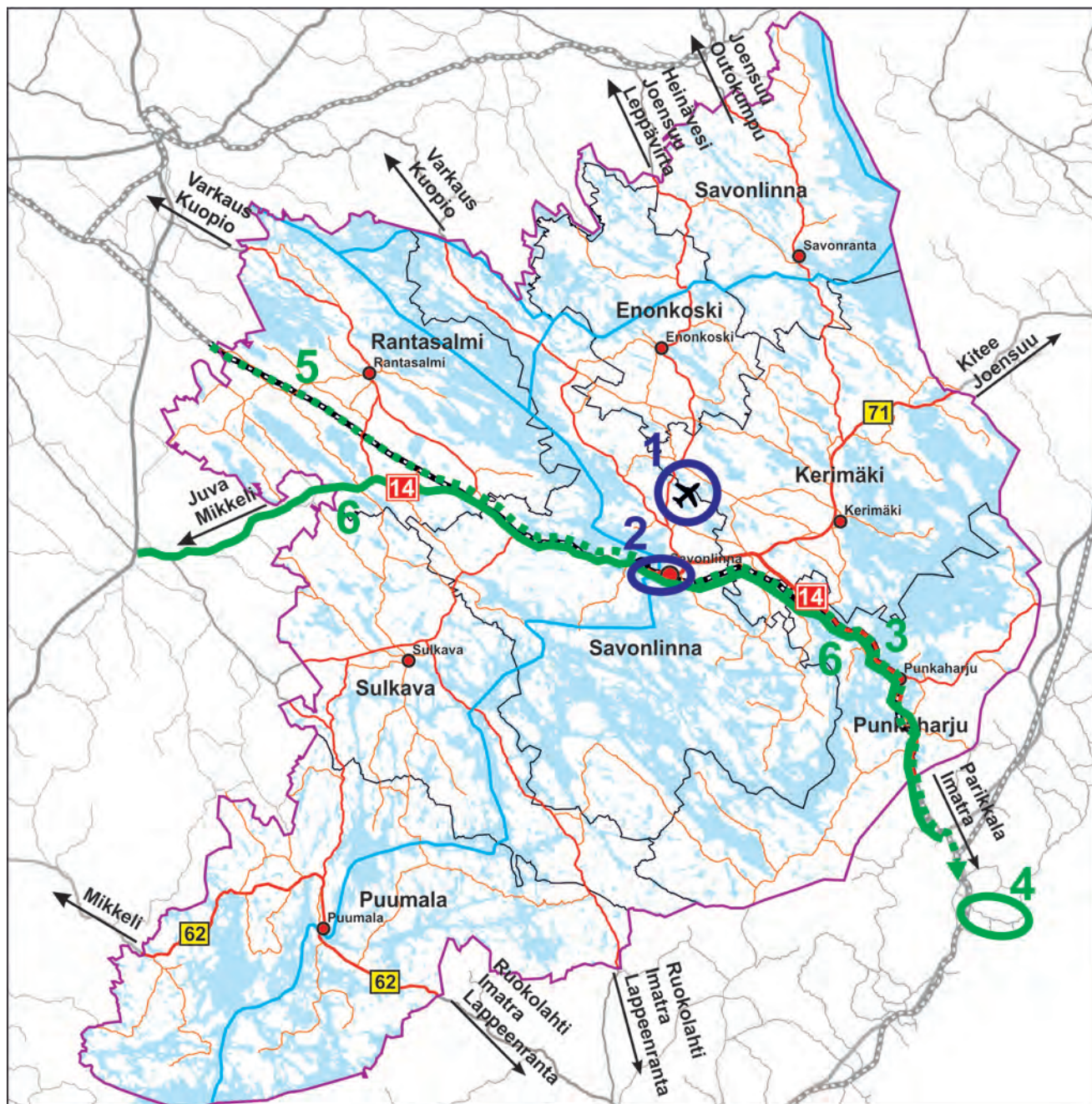
Valtatien 14 parantaminen Savonlinnan kohdalla saatetaan valmiiksi toteuttamalla hankkeen kolmas vaihe, jonka yhteydessä rakennetaan syväväylä Laitaatsalmeen. Tämä edellyttää valtatie nelikaistaistamisen Katiskalahden ja Savontien liittymien välillä, sekä uusien syväväylän ylittävien valtatie- ja ratasiltojen rakentamisen. Laitaatsalmen tie-, rata- ja väyläjäjestelyjen yleissuunnitelma on Liikenneviraston hyväksymiskäsittelyssä. Laitaatsalmen syväväylän siirtoon liittyvä tiesuunnitelma valmistuu ja lähetetään lainmukaiseen käsittelyyn vuoden 2013 alussa, käsittelyaika on noin yksi vuosi. Liikennevirasto käynnistää Laitaatsalmen ratasillan rakennussuunnittelun. Yleiskaava ja asemakaava ovat lainvoimaisia. Suunnitteluvalmiuden puolesta rakentaminen voisi alkaa vuonna 2014.

Lähivuosien kärkitoimenpiteiden lisäksi seudun kannalta merkittäviä valtakunnallista edunvalvontaa edellyttäviä liikenteeseen liittyviä hankkeita ja toimenpiteitä ovat valtatie 14 kehittäminen välillä Juva-Parikkala (ensimmäisessä vaiheessa yhteysvälin kehittämisselvitys osana Itä-suomen liikennestrategian ns. kakkoskorin hankkeiden tarkastelua), Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen henkilöliikenteelle, henkilöjunaliikenteen käynnistäminen välillä Savonlinna-Pieksämäki sekä kansainvälinen Keskipojolan kuljetuskäytävän kehittämishanke.

Kaikkia toimenpiteitä viedään eteenpäin valtakunnallisen liikennepolitiikan linjausten mukaisesti osana seudun ja koko Itä-Suomen strategista kehittämistä.



Kuva 5. Keskipojolan kuljetuskäytävä



Kehittämistoimenpiteet

VALTAKUNNALLISESTI EDISTETTÄVÄT KÄRKITOIMENPITEET

1. Säännöllisen lentoliikenteen jatkuvuuden ja lentoaseman toiminnan varmistaminen
2. Savonlinnan liikennejärjestelyt (3. vaihe); Laitaatsalmen tie-, rata, ja väyläjärjestelyt

JATKUVAA EDUNVALVONTAA EDELLYTTÄVÄT TOIMENPITEET

3. Junaliikenteen matka-ajan nopeuttaminen ja matkaketjujen sujuvoittaminen Pietariin ja pääkaupunkiseudulle
4. Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen henkilöliikenteelle, liikenteen edellyttämät järjestelyt
5. Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen välillä Savonlinna-Pieksämäki
6. Valtatie 14, yhteysvälin Juva-Parikkala kehittäminen (ensimmäisenä vaiheena tarveselvitys)
7. Keskipohjan kuljetuskäytävän kehittäminen
8. Sisävesikuljetusten potentiaalin huomioon ottaminen toimintojen sijoittelussa

Kuva 6. Valtakunnallisesti edistettävät liikennejärjestelmän kehittämisen kärkitoimenpiteet ja jatkuvaa edunvalvontaa edellyttävät toimenpiteet Savonlinnan seudulla.

5 VAIKUTUKSET JA VAIKUTTAVUUS

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden ja toimintamallien vaikuttavuutta on arvioitu tavoitteiden toteutumisen sekä eri asiakasryhmien näkökulmista. Suunnitelmaan kirjatulla toimenpiteillä pyritään varmistamaan, että vaikutukset lähtevät toteuttamaan tavoitteita heti lähivuosista lähtien. Vaikutukset realisoituvat kuitenkin pääosin vasta pidemmällä aikajänteellä.

5.1 Vaikuttavuus tarkastelualueittain

5.1.1 Ihmisten liikkuminen

Pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisille jatkoyhteyksille suuntautuvien henkilöliikenneyhteyksien toimivuus on seudun saavutettavuuden, ja etenkin elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta keskeistä. Lentoliikenteen toimintaympäristö on murroksessa, mutta lentoyhteyksien jatkuvuus tulee pystyä turvaamaan. Esitetyillä junayhteyksien kehittämistoimenpiteillä ei pystytä merkittävästi parantamaan kansainvälisten työasiamatkojen toimivuutta. Kaukoliikenteen matkaketjujen toimivuutta ja etenkin Pietarin yhteyksien palvelutasoa pystytään kuitenkin esitetyillä toimenpiteillä parantamaan jo lyhyelläkin tähtäimellä.

Venäjän yhteyksien kannalta Parikkalan kansainvälisen rajanylityspaikan avaaminen henkilöliikenteelle avaisi seudun kannalta merkittäviä uusia mahdollisuuksia ja tulisi edellyttämään toimenpiteitä myös liikenteen järjestämisen näkökulmasta. Venäjän liikenteen kasvu ei kuitenkaan aiheuta merkittäviä infrastruktuurin kehittämispaineita lähivuosina. Suurena haasteena tulee olemaan joukkoliikenteen roolin kasvattaminen rajaliikenteessä ja Venäjän matkailussa. Suunnitelmassa esitetyt yhteistyömallit antavat lähtökohdan liikenteen liittämiseksi seudun matkailun kehittämiseen.

Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ihmisten liikkumismahdollisuuksien ja -olosuhteiden kehittämiseksi ovat seudun eri alueilla erityyppisiä. Savonlinnan keskustassa pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämistä. Tämä vaatii kuitenkin maankäytön

ja liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteuttamisen vankkaa yhteensovittamista. Myös lähipalvelukeskuksissa pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Kokonaisuutena henkilöautoilun rooli tulee kuitenkin pysymään koko seudulla hallitsevana. Erityisesti tämä korostuu joukkoliikennevyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla. Savonlinnan paikallisliikennealueella, kaukoliikenteessä sekä joukkoliikennevyöhykkeillä pystytään esitetyillä toimenpiteillä parantamaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja mahdollisesti kasvattamaan myös kulkutapaosuutta. Muualla seudulla joukkoliikenteen osalta kyse on pääosin eri asiakasryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamisesta.

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on tärkeää joukkoliikenteeseen liittyvien matkaketjujen sujuvuuden ja helppouden turvaamisessa. Mikäli esitetyissä toimenpiteissä onnistutaan, voidaan joukkoliikenteen käytön helppoutta ja houkuttelevuutta lisätä. Rahoituksen niukkuus asettaa kuitenkin kehittämislle haasteita. Kehittämistä tulee tehdä asiakkaiden tarpeisiin nojautuen ja uudentyyppisiä toimintamalleja rohkeasti pilotoiden.

Väestön ikääntyminen ja keskittyminen sekä liikennöinnin kustannusten nousu asettavat henkilöliikenteen hoitamiselle jatkuvasti kasvavia haasteita. Suunnitelmassa esitetyillä toimintamalleilla jatkuva kuntien henkilöliikennekustannusten nousun taittaminen on haasteellista ilman asukkaille tarjottavan palvelutason heikentämistä. Vaikutusten realisoituminen on osin kiinni myös valtakunnallisen tason linjauksista ja päätöksistä.

Esitettyjen liikkumisen ohjaus- ja motivointitoimenpiteiden vaikutusten realisoituminen vaatii laajaa yhteistyötä, sitoutumista työhön sekä hankkeiden todellisten hyötyjen ymmärtämistä. Asenteiden muuttaminen tukemaan ns. viisaan liikkumisen tavoitteita sekä yksilö- että päätöksentekijätasolla on haasteellista, mutta välttämätöntä tavoitteiden saavuttamiseksi. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun tehokkaalla yhteen kytkennällä voidaan minimoida ongelmien syntyminen alueilla, joilla maankäyttö kehittyy. Pääosin tulee kuitenkin pystyä toimimaan jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin varassa. Motivoinnilla ja asenteisiin vaikuttamalla voidaan liikkumista ohjata turvallisiin, terveellisiin ja ympäristöystävällisiin liikkumistottumuksiin ilman merkittäviä yhdyskuntarakenteen ja liikenneympäristön kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi suunnitelmassa esitetyillä infrastruktuuria ja liikennepalveluja koskevilla toimenpiteillä voidaan oikein toteuttamalla tukea myös viisaan liikkumisen tavoitteiden saavuttamista.

Haja-asutusalueiden tiestöllä pystytään turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys, mutta vähäliikenteisen tieverkon kunto uhkaa laskea. Vaikka esitetyillä toimenpiteillä pystytään kehittämään haja-asutusalueiden kutsujoukkoliikennettä, tulee henkilöauton käyttö olemaan käytännössä päivittäisen työssäkäynnin edellytys. Yhdessä kunnossapitohaasteiden kanssa tulee liikkumisen palvelutason kehittäminen olemaan haja-asutusalueilla erittäin haasteellista.

Pääteiden kunnossapidon turvaaminen on Savonlinnan seudulla tärkeää myös ihmisten liikkumisen kannalta. Liikenneturvallisuutta pystytään parantamaan päteillä ja taajamissa, joissa toimenpiteet suunnitellaan kokonaisuutena kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseen liittyen. Liikenneturvallisuuden laajamittaisempi parantaminen riippuu kuitenkin liikenneturvallisuustyön ja asenteisiin vaikuttamisen onnistumisesta. Tämän työn kytkeytyminen liikkumisen ohjaukseen antaa uusia liikennejärjestelmätason mahdollisuuksia liikenneturvallisuuden parantamiseen ja tukee siten asetettujen liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista.

Tietoliikenneyhteyksien ja sähköisten palveluiden kehittäminen parantavat hieman palvelujen saavutettavuutta, mutta eivät kuitenkaan laajemmin ratkaise palvelujen saavutettavuuden ongelmallisuutta haja-asutusalueilla. Erityisesti ikääntyneille sähköiset palvelut eivät voi olla ainoa ratkaisu.

Haasteellisimpana asiakasryhmänä ovat haja-asutusalueilla ja kauempana taajamista asuvat ikääntyneet sekä liikkumis- ja toimimiseiset. Asiakasryhmien liikkumisongelmia pystytään hieman lieventämään, mutta ei kokonaan ratkaisemaan. Lasten ja nuorten liikkumisen turvallisuus paranee taajamissa ja koulureiteillä. Muutoin toimenpiteet hyödyttävät eri asiakasryhmiä suhteellisen tasapuolisesti.

5.1.2 Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

Savonlinnan seudulla infrastruktuuri on suhteellisen hyvässä kunnossa kaikkien kuljetusmuotojen osalta, eivätkä pääväylät tai niiden kunto muodosta seudulla kuljetusketjujen pullonkauloja. Syväväylän siirto toteutunee lähi vuosina, mikä parantaa olosuhteita edelleen. Suurimmat haasteet ovat kestävien kuljetusmuotojen lisäämisessä ja kuljetuspalvelujen saatavuudessa, etenkin raidekuljetusten osalta.

Päätiestön sekä keskeisten ratojen liikennöitävyyden ja kunnossapidon merkitys pysyy suurena. Seudun logistinen asema ja sen hyödyntäminen tulee kehittymään, mikäli esitetyt logistiikka-alueen kehittämisselvitykset ja niiden pohjalta määritettävät toimenpiteet viedään käytäntöön. Hankkeet toteutunevat ja siten myös vaikutukset realisoituvat kuitenkin vasta pidemmällä aikajänteellä.

Vähäliikenteisen tieverkon päivittäinen liikennöitävyys pystytään turvaamaan, mutta tiestön laajempaan parantamiseen ei ole mahdollisuuksia rahoituksen niukkuuden vuoksi. Tiestön kunnan huononeminen uhkaa heikentää kuljetusten kustannustehokkuutta, vaikka kunnossapidon toimintamallien ja täsmähoidon sekä kunnossapitoyhteistyön kehittämällä pyritään turvaamaan elinkeinoelämän kannalta keskeiset kuljetukset myös vähälii-

kenteisellä maantieverkolla sekä yksityisteillä (muun muassa maa- ja metsätalouden sekä bioenergia-alan kuljetukset).

Logistisen järjestelmän solmupisteiden, muun muassa logistiikkakeskusten ja terminaaliverkoston sekä logistiikkaosaamisen ja -yhteistyön kehittämisellä tuetaan Savonlinnan seudun logistisen aseman hyödyntämistä sekä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuutta. Haasteena voi kuitenkin olla kehittämistoimenpiteiden käynnistäminen sekä tätä kautta todellisten vaikutusten aikaansaaminen. Savonlinnan yrityspalvelut Oy:n tulee ottaa selkeä kehittämisvastuu, jotta halutut vaikutukset realisoituvat. Seutujen välistä yhteistyötä logistiikkatoimintojen kehittämisessä tulee myös lisätä.

Esitetyt toimenpiteet logistiikka-alueen kehittämiseksi sekä yhteistyön ja osaamisen kehittäminen tulisivat palvelemaan useita eri toimialoja. Esitetyillä kehittämistoimenpiteillä mahdollistetaan myös eri kuljetusmuotojen potentiaalin parempi hyödyntäminen ja kuljetusmuotojen välisen yhteistyön kehittäminen osana kuljetusketjuja. Yhteistyömallien kehittämisellä pystytään lisäksi luomaan jatkuva ja helposti saavutettavissa oleva logistiikkayhteistyön foorumi alueen elinkeinoelämälle.

5.1.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on yksi Savonlinnan seudun liikennejärjestelmätyn lähivuosien painopisteitä. Esitetty organisointitapa tehostaa merkittävästi eri organisaatioiden välistä yhteistyötä ja on käytännössä edellytys tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden suunnitelmalliseen edistämiseen. Lisäksi seudun yhteisen tahotilan muodostaminen ja toimien priorisointi helpottuu jatkuvan yhteistyöprosessin aikaansaamisen myötä. Haasteeksi jatkuvassa liikennejärjestelmätyn voi nousta Savonlinnan kaupungin hallitseva rooli ja halukkuus ottaa seudullista vastuuta. Suunnitelman laadinnan aikana toteutettu kuntaliitos edellyttää paljon hallinnollista organisointia, mikä voi ainakin lähivuosina viedä resursseja seudulliselta yhteistyöltä. Kuntarakenteen muutokset voivat jatkossa tuoda uusia muutoksia yhteistyömalleihin.

Yhteistyön perustaksi esitetty uudentyypinen kokonaisuuden hallinta, ns. MALPE-ajattelu, tehostaa alueen kehittämiseksi tehtävää työtä. Lisäksi eri sektoreilla tehtävien toimenpiteiden vaikutusten tunnistaminen johtaa toiminnan tehostumiseen kaikilla sektoreilla. Ajatustavan hyödyntäminen edellyttää kuitenkin sen konkretisointia kaikille suunnittelu- ja päätöksentekotasolle. Tavoitteiden onnistuminen edellyttää muun muassa aluerakennemallityön toimenpideohjelman ja liikennejärjestelmän kehittämisen tehokasta yhteen kytkentää.

Esitetty liittyminen Itä-Suomen seutujen väliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön parantaa suunnitelman vaikuttavuutta ja yhteistyön onnistumisen todennäköisyyttä. Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on myös muutoin vaikuttavan liikennejärjestelmätyn edellytys, koska kehittämisresurssit eivät ole kasvamassa. Vähemmällä enemmän-ajattelu vaatii myös Savonlinnan seudulla uudentyypistä ajattelua, johon tässä suunnitelmassa esitetyt avaukset antavat mahdollisuuksia. Suunnitellut toimenpiteet luovat mahdollisuudet tehokkaan yhteistyön, luottamukseen perustuvien henkilösuhteiden ja pitkäjänteisesti toteutettavien toimintamallien kehittymiselle. Joillakin osa-alueilla kynnys yhteistyöhön voi olla korkea, jolloin vaikuttavuuden toteutuminen voi vaarantua.

Suunnitelman tavoitteiden ja haluttujen vaikutusten toteutuminen edellyttää myös päätöksentekijöiden ja muiden keskeisten toimijoiden sitoutumista yhteisesti asetettuihin päämääriin. Ilman sitoutumista ja strategioiden jalkauttamista jää vaikutusten aikaansaaminen vajaaksi. Jatkuvan liikennejärjestelmätyn suurimpia haasteita tulee olemaan juuri yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin ja toimintamalleihin sitoutuminen.

5.2 Riskejä ja haasteita

Suurimman riskin tavoitteiden toteutumiselle muodostaa rahoitusresurssien niukkuus. Vaikka suunnitelman lähtökohtana on ollut riittävä realismi, vaatii toimenpiteiden toteuttaminen ja vaikutusten aikaansaaminen merkittävästi resursseja. Sekä valtion että kuntien resurssitilanne on haasteellinen. Suurelta osin kyse on kuitenkin sitoutumisesta, yhteistyön lisäämisestä ja uusien toimintamallien käyttöönotosta. Suunnitelman toteutumisen kannalta on tärkeää, että suunniteltu yhteistyö toteutuu ja toiminta tehostuu. Huonosti toimivat prosessit tai tiedonkulun estyminen voivat vaikeuttaa tavoitteiden toteutumista merkittävästi. Kuntien välinen liiallinen kilpailu voi myös vaarantaa yksimielisyyttä vaativaa seudullista kehittämistä.

Keskeisin liikennejärjestelmään liittyvä riski seudun liiketoimintaympäristön ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta on säännöllisen lentoliikenteen lakkaaminen tai sen järjestämisen kustannusten nousu niin korkeaksi, ettei se ole seudun toimijoiden resurssein mahdollista. Tämän hetkisillä sopimuksilla säännöllinen lentoliikenne on varmistettu ainoastaan vuoden 2013 loppuun saakka. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet esimerkiksi junaliikenteen palvelutason parantamiseksi eivät korvaa lentoliikenteen palvelutasoa. Vaikka lentoliikenteen merkitystä ei nähdä yrityksissä kriittisenä tällä hetkellä, voi sujuvien kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien puute heikentää seudun imagoa investointiympäristönä. Riskinä on myös, että tällä hetkellä seudulla toimivat vahvat kansainväliset yritykset siirtävät vähitellen toimintojaan seudulta tai suuntaavat investointinsa muualle.

Valtatien 14 parantamisen loppuun saattamisen lykkäntyminen Savonlinnan keskustan kohdalla viivästyttää hankkeen täysimittaisen hyötyjen realisoitumista. Hanke, joka sisältää myös syväväylän siirron, on hallituksen liikennepoliittisen selonteon ns. suunnittelua ohjaavassa ohjelmassa ja sen käynnistyminen on todennäköistä viimeistään seuraavalla hallituskaudella. Valtatielle 14 osana Itä-Suomen liikennestrategian kakkoskorin ohjelmointia tehtävä yhteysvälin Juva-Parikkala kehittä-

mistarvetarkastelu antaa lähtökohdat valtatiekehittämistoimenpiteiden edistämiseksi.

Rahoituksen niukkuus voi johtaa erityisesti vähäliikenteisen liikenneverkon kunnon huononemiseen, vaikka pieniä tehokkaasti kohdennettuja toimenpiteitä ja toiminnan tehostamista tehdäänkin koko ajan. Priorisoinnissa voidaan pitkällä aikavälillä joutua tekemään vaikeita päätöksiä kohteiden ja toimintojen luokituksen ja niihin suunnattujen resurssien suhteen. Etenkin alueilla, joilla asukas- ja liikennemäärät vähenevät, voidaan kunnossa-apidosta joutua tinkimään. Liikennepalvelujen osalta on esitetyillä toimenpiteillä mahdollista turvata haja-asutusalueiden liikkumista, mutta se edellyttää rohkeita uusien toimintamallien käyttöönottoja. Joka tapauksessa valinnat seudun saattamiseksi uudelle kasvu-uralle voivat olla kipeitä, koska kaikkea ei ole enää mahdollista tarjota.

Joukkoliikenteen järjestäminen on haastavaa erityisesti Kerimäki-Savonlinna-Punkaharju-joukkoliikennevyöhykkeen ja kaukoliikenneyhteyksien ulkopuolisilla alueilla. Kehittäminen vaatii uutta ajattelua ja nykyisten toimintamallien kyseenalaistamista. Tahtotila joukkoliikenteen asiakaslähtöiseen kehittämiseen on kuitenkin vahva sekä valtakunnallisesti että seudun sisällä.

Kestävien kulkutapojen suosioon vaikuttavat ihmisten asenteet eivät muutu helposti, vaan usein tarvitaan positiivisten kannustimien lisäksi taloudellista motivointia ja muita liikkumisen ohjauksen keinoja. Vastaavasti elinkeinoelämän kuljetuksissa tiekuljetusten kilpailukyky ja täsmällisyys pitävät helposti pintansa nykyoloissa. Yksi keskeisistä liikennejärjestelmäsuunnittelun mahdollisuuksista liittyy maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän koordinoimiseen jo suunnitteluvaiheessa siten, että kestävä liikkuminen ja kuljetukset ovat houkuttelevia jo alun alkaen alueidenkäyttöä kehitettäessä.

Kokonaisuutena Savonlinnan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on suhteellisen realistinen ja sen toteuttamisen varmistamiseksi on määriteltävä alustavat toimintamallit. Suurim-

mat riskit liittyvät ulkoisiin tekijöihin, joihin voidaan varautua jatkuvan liikennejärjestelmätön keinoin

